WIADOMOŚCI PORTU·GDYŃSKIEGO



CZERWIEC
1938
Rok VIII nr 6





„DAR POMORZA"

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·P.A.T.·

ITALSKIE LINIE OKRĘTOWE

ŁĄCZĄ CAŁY ŚWIAT

●

KOMUNIKACJA Z:

AMERYKĄ
Północną — Południową — Centralną i Pacyfikiem

AFRYKĄ
Południową,

AUSTRALIĄ

Dalekim Wschodem-Indiami

Połączęnia z portami Morza Śródziemnego i Czarnego —
EGIPT — PALESTYNA

●

„ITALIA"
Soc. An. di Nav. Genova-Trieste

„LLOYD TRIESTINO"
Soc. An. di Nav. — Trieste

„ADRIATICA"
Soc. An. di Nav. — Venezia

●

Reprezentacja na Polskę:

WARSZAWA
ul. Ś-to Krzyska 25
TELEFON 655-07



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.:
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VIII. CZERWIEC 1938. Nr 6

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

Frontem do morza!

Początek rozbudowy Polskiej Floty Handlowej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu.

JÓZEF PIŁSUDSKI

ŚMIAŁO dziś twierdzić możemy, iż bieg naszego życia odbywa się w warunkach ustabilizowanych i nawet pomyślnych, dzięki postępom poczynionym ostatnio w konsolidacji społecznej.

Konstatujemy, że opinia publiczna gruntownie zmieniła się w traktowaniu i podejściu co do istoty naszego ustroju, w zrozumieniu koniecznych tych posunięć politycznych i społecznych, naszego rządu, które były niezbędne wobec położenia geopolitycznego Polski, jako czynnika pokoju międzynarod.

Pomijając duże nasze osiągnięcia w innych dziedzinach, o których mówić dziś nie na czasie, zważymy i ocenimy te gospodarcze wyniki w ekspansji nad morzem, gdzie posunęliśmy się o poważny krok naprzód. Mamy już za sobą rekordowe zdobycze w obrotach towarowych naszych portów, które stanęły na czele portów wszystkich nad Bałtykiem, mające poza tym olbrzymie zaplecze, przysparzając ładunki w ich obrocie, ze względu na naturalne dogodne drogi komunikacyjne z obu portami. W handlu zagranicznym, jako kraj rolniczy i przemysłowy, możemy wyliczyć się dużą i skuteczną wymianą towarową z całym światem.



Przyczym, należy podkreślić, iż zdajemy sobie sprawę, już od dawna, z potrzeby zabezpieczenia dostępu naszego do morza dziś i na przyszłość, przez budowę intensywną silnej floty wojennej, fundusze na które muszą być powiększone. W akcji tej, nie wątpimy, że wezmą udział szerokie warstwy społeczeństwa, czego widomym dowodem są kwoty złożone na obronę państwa i F. O. M. oraz stale wzrastająca liczba członków Ligi Morskiej i Kolonialnej. Cieszymy się z tych liczb, zwłaszcza jako państwo młode, bez tradycji morskich, w przeciwieństwie do takiej Anglii, która nie potrzebuje czynić żadnej propagandy flocie swojej, ponieważ każdy Anglik jest przekonany historią i ustaloną tradycją,

że bez silnej floty wojennej nie istniałoby duże mocarstwo. My zaś propagandę skuteczną musimy w naszym życiu stosować, zanim nie wychowamy swego społeczeństwa w przywiązaniu do morza. Jesteśmy pewni, iż spełnią się nasze nadzieje i doczekamy tych, czasów, będąc na właściwej drodze ku temu celowi.



Mamy dziś port Gdynię dobrze obsługujący, wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, komunikacyjne i składowe również własną flotę handlową, stale wzrastającą, która stopniowo usuwa kosztowne pośrednictwo obcych statków.

Nie brak nam inicjatywy, to też zamierzamy budować statki na własnych stoczniach, z własnych materiałów, rękami polskich robotników.

Wychodzimy na połowy dalekomorskie z naszej Gdyni, wychodzimy na szeroki świat, zdobywamy nowe zamorskie rynki zbytu dla rodzimych towarów. Wszystko z tej drogiej nam Gdyni, którą żywo interesuje się zagranica, czego dowodem są liczne zjazdy i wycieczki naukowców, fachowców portowych, przedstawicieli sfer żeglugowych i handlowych.

Do Gdyni, w której obecnie odbywają się główne uroczystości, pod wysokim protektoratem Pierwszych Obywateli Państwa, do której uczucia serc całego Narodu polskiego skierowane są gorącym sentymentem, o którym tak pięknie wypowiedział, na podobnej uroczystości, twórca Gdyni, v-premier inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

„W każdą rocznicę „Święta Morza" cieszymy się z tego historycznego dnia, w którym nowa i wolna Polska objęła ponownie swe stare dziedzictwo nad brzegiem Bałtyku."

Możemy już dziś objektywnie stwierdzić, iż tego momentu dziejowego, mimo gwałtownych przeszkód, nie zmarnowaliśmy i nie tylko w sensie materialnym, ale i w sencie moralnym.



Stworzyliśmy na naszym małym i jak beznadziejnym pustym, przed 17-tu laty wybrzeżu, ponad mury gmachów, ponad horyzonty wybrzeży i dzwigów, ponad kominy statków, wydźwignęliśmy uczucia całego narodu, sharmonizowane niezwykłą jednomyślnością, w tym węzłowym punkcie Polski, który zwie się „Gdynia".

Przełamaliśmy atawistyczną obojętność szerokich warstw społeczeństwa, w odniesieniu do polityki morskiej, dożyliśmy tej chwili, w której serce każdego Polaka — starego i dziecka — rolnika i robotnika, mieszkającego w Polsce, jeszcze silniej poza Polską — bije żywiej i mocniej na dzwięk „G d y n i a"!

Powoli powstała ta właśnie atmosfera zrozumienia, że Gdynia to nie jest jakieś jedno ze setek miast Polski, to nie jakiś warsztat pracy i handlu, lecz symbol twórczości i woli całego społeczeństwa i Narodu polskiego, że jest to wykwit naszej kultury 20-to wiekowej, że jest to rzetelnie odzyskane prawo, które mieliśmy niegdyś na Bałtyku i które teraz skoncentrowane zostało w postaci słowa — Gdynia!.....

W dni święta morza, stojąc nad Bałtykiem, złóżmy przysięgę, że będziemy czynnie dążyli do wzmocnienia sprężystej obrony wybrzeża morskiego, do rozbudowy floty wojennej oraz wychowania naszych dzieci i młodzieży, t. j. pokolenia przyszłego, w umiłowaniu i zrozumieniu morza. *W. D.*

Mgr B. KOSELNIK

Gdynia jako węzeł transportowy lądowo-morski

GDYNIA jako port morski stanowi węzeł łączący drogi lądowe, biegnące po osi południe-północ, z drogami wodnymi, które z portu, jako węzła transportowego a zarazem swego punktu wyjścia, prowadzą po nieskrępowanym obszarze mórz i oceanów do dowolnych ośrodków życia gospodarczego świata. Położenie Gdyni w południowej części Bałtyku stanowi niejako położenie centralne w stosunku do dwóch olbrzymich połaci tworzących: z jednej strony, od południa, naturalne zaplecze portowe i z drugiej, na Bałtyku — sferę gospodarczych wpływów, oraz niekrępowany punkt wyjścia, jeśli chodzi o ekspansję gospodarczą na morzu. Teoretycznie biorąc gospodarczy obszar ciążenia do portu gdyńskiego rozpościera się na południe od portu w postaci olbrzymiego trójkąta, którego wierzchołek stanowi Bałtyk (porty gdyński i gdański) a ramiona opierają się: jedno o Morze Czarne i drugie o Adriatyk. Sfera gospodarczych wpływów natomiast — to Bałtyk wraz z okalającymi go organizmami polityczno-gospodarczymi. Punkt stykania się tych olbrzymich połaci to Gdynia, skąd gospodarcza ekspansja jest niekrępowana, a jej dynamika zależeć zawsze będzie od struktury i potencjonalnych sił gospodarczych Polski.

W tej sytuacji rola portu gdyńskiego, jako ogniwa łączącego drogi lądowe i morskie jest bardzo ważna z punktu widzenia całości gospodarki narodowej Polski. Port gdyński bowiem nie tylko obsługuje zaplecze rodzime, a więc interesy gospodarcze Polski, ale również stwarza warunki, dzięki którym Polska stanowi pewnego rodzaju pomost dla gospodarczych zainteresowań państw leżących w granicach zaplecza portowego — słowem Gdynia, będąc pośrednikiem gospodarczych interesów państw położonych na jej zapleczu z państwami i krajami zamorskimi, stanowi wielkiej wagi czynnik w polityce gospodarczej Polski na morzu.

Do portu gdyńskiego prowadzą z głębi lądu dwa szlaki kolejowe: główny, łączący przy pomocy odgałęzień wszystkie ośrodki gospodarcze Polski, wiedzie do Gdyni przez Gdańsk; drugi, t. zw. magistrala G. Śląsk — Gdynia łączy z portem gdyńskim bezpośrednio zarówno polskie zagłębie węglowe w rejonach Sosnowca, Dąbrowy Górniczej i G. Śląska, jak i ośrodek ciężkiego przemysłu górnośląskiego. Dwa te szlaki stanowią trasę transportową (dopływową i odpływową), dla różnego rodzaju towarów przechodzących przez port gdyński.

Maksymalna przelotność pociągów, według ustalonego przez P. K. P. rozkładu jazdy, wynosi dziennie:

1) na trasie Gdańsk — Gdynia 18 par pociągów towarowych i 29 par pociągów osobowych, w czem 7 par stanowią pociągi pospieszne;
2) na trasie Bydgoszcz — Gdynia (magistrala) 23 pary pociągów towarowych i 6 par pociągów osobowych.



Ładowanie rur eksportowych na Daleki Wschód

Ogólna przelotność maksymalna wynosi więc dziennie 41 par pociągów towarowych i 35 par pociągów osobowych.

Z portu gdyńskiego szlaki kolejowe biegną w kierunku południowo-wschodnim, mniejwięcej po linii południkowej tworząc szereg rozgałęzień, dochodzą do łańcucha Karpat, stanowiącego, jak wiadomo na przestrzeni 1.331 km. granicę lądową między Polską z jednej strony a Czechosłowacją i Rumunią ze strony drugiej.

Południkowy układ komunikacyjny polskich kolei pozwala przy odpowiedniej polityce taryfowej P. K. P. na coraz silniejsze i rozleglejsze gospodarcze wiązanie z portem gdyńskim krajów grawitujących doń od południa i południowschodu, w ramach zaplecza zakreślonego teoretycznie.

Dla zilustrowania jak szerokie możliwości, tudzież warunki posiada port gdyński na tle istniejącego układu komunikacyj kolejowych oraz międzynarodowych układów taryfowych zawartych z państwami, stanowiącymi jego gospodarcze zaplecze przytacza się wyliczenie istniejących połączeń kolejowych Gdyni z zapleczem.

Nazwa Taryfy	Połączenie z krajem	Przez jakie przejścia (stacje) graniczne lub porty rzeczne
Polsko-rumuńsko-bułgarska	Bułgaria	1) Śniatyn — Załucze — Grigore Ghica Voda, Boteni, Oborichte 2) Śniatyn — Załucze — Grigore Ghica Voda, Giurgiu-Port, Ruszczuk-Port, (jeśli Dunaj jest żeglowny
Polsko-czechosłowacka taryfa dunajowa przy przeładunku w Bratysławie	Bułgaria	z bułgarskimi portami na Dunaju
Polsko-czechosłowacka taryfa dunajowa przy przeładunku w Bratysławie	Jugosławia	przez jugosłowiańskie porty na Dunaju
Polsko-rumuńska taryfa portowa	Rumunia	1) Śniatyn — Załucze — Grigore Ghica Voda 2) Jasieniów Polny — Stefanesti
Polsko-czechosłowacka taryfa portowa	Czechosłowacja	przez wszystkie polsko-czechosłowackie przejścia graniczne
Polsko-czechosłowacka taryfa portowa	Węgry	przez wszystkie czechosłowacko-węgierskie stacje graniczne
Polsko-czechosłowacka taryfa dunajowa specjalna	Węgry	porty węgierskie na Dunaju i Cisie z przeładunkiem w Bratysławie
Polsko-rumuńska taryfa lewantyńska i zachodnio-śródziemnomorska *) umożliwia ona przesyłkę transportów z Gdyni i do Gdyni na konosamenty bezpośrednie: 1) via Port Said z portami zatoki Perskiej, Indii Bryt. i Holend., Chin, Afryki Wschodniej i Australii oraz 2) via Istambuł, do wszystkich portów tureckich, 3) via Pireus, do wszystkich portów greckich	Lewant i Zachodnie porty morza Śródziemnego	przez porty rumuńskie do portów: Istambuł, Pireus, Saloniki i Malta, Beyrut, Jaffa, Haifa, Aleksandria, Marsylia, Barcelona i Port Said
Polsko-niemiecka taryfa kolejowa	Niemcy	wszystkie polsko-niemieckie przejścia graniczne
Polsko-sowiecka taryfa kolejowa	Rosja Sowiecka	wszystkie polsko-sowieckie przejścia graniczne

W strukturze komunikacyjnej zaplecza rodzimego dominującą rolę odgrywają drogi żelazne. One to, jeśli chodzi o przewóz towarów, obsługują w lwiej części porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk. Drogi wodne śródlądowe natomiast spełniają rolę drugorzędną, zwłaszcza w odniesieniu do portu gdyńskiego. Stosunek procentowy udziału kolei i dróg wodnych śródlądowych w obsłudze Gdańska i Gdyni kształtował się za okres ostatnich czterech lat w sposób następujący:

	1937		1936		1935		19334	
	koleją	wodą	koleją	wodą	koleją	wodą	koleją	wodą
Gdańsk	94,94	5,06	91,27	8,73	88,61	11,39	91,30	8,70
Gdynia	98,71	1,29	98,73	1,27	98,27	1,73	98,39	1,61

Z powyższego wynika jasno, że śródlądowe drogi wodne nie spełniają w stosunku do portów polskiego obszaru celnego tej roli, jaką pełnią drogi żelazne. Przyczyną tego jest wiekowe zaniedbanie w Polsce szlaków wodnych, które niewątpliwie na wielu odcinkach okazałyby się korzystniejsze i tańsze, niż koleje zwłaszcza przy przewozie surowców lub tanich towarów masowych.

Rozpatrując obecną strukturę komunikacyjną w Polsce rzuca się nam w oczy jeden znamienny fakt, że Polska nie wykorzystała nawet w znikomej części swych dróg naturalnych a mianowcie rzek, a w pierwszym rzędzie Wisły wraz z rozległą siecią jej dopływów. Już w średniowieczu Wisła była naturalnym szlakiem komunikacyjnym, jak i dziś z tą różnicą, że znaczenie jej, jako arterii komunikacyjnej zeszło obecnie na szary koniec. Nie należy zapominać, że Wisła już w średniowieczu była czynnikiem organizującym Polskę politycznie w tym samym stopniu jak Ren organizował kulturę i polityczną tradycję narodów niemieckich. Wszystkie wysiłki winny zatem pójść w tym kierunku, aby drogom wodnym, rozpoczynając od Wisły, przywrócić właściwe znaczenie.

Jeśli chodzi o zaplecze dalsze, a więc kraje położone na południe od Polski, to jedynym dotychczas środkiem komunikacyjnym, łączącym je z portami p. o. c. Gdynią i Gdańskiem są drogi żelazne. Nie może też być mowy o innej komunikacji tak długo, dopóki nie nastąpi, projektowane już przed wojną światową, połączenie Wisły, po jej całkowitem uregulowaniu, z siecią wodną Dunaju za pomocą kanału. Jeśli się zważy doniosłość tanich połączeń z krajami naddunajskimi i bałkańskimi z punktu widzenia całości gospodarki narodowej, a nie wygód względnie interesów do pewnego stopnia partykularnych, to kanał Wisła — Dunaj należy do inwestycyj słuszniejszych i pilniejszych, niż np. projektowany Kanał Bydgoszcz — Gdynia. Połączenie bowiem Wisły z Dunajem utrwali temwięcej nasz wpływ gospodarczy na dalsze zaplecze portowe i ułatwi Polsce ekspansję gospodarczą po właściwej osi północ — południe. I odwrotnie brak takiego połączenia nie pozwoli Polsce na wyciągnięcie należytych korzyści z utrwalającego się szlaku Bałtyk — Morze Czarne — Lewant.

W komunikacji między krajami naddunajskimi, bałkańskimi i Lewantem a krajami skandynawskimi, a specjalnie Szwecją niemałe znaczenie posiadać będzie projektowane połączenie brzegów Polski (Gdynia lub Władysławowo) z brzegami Szwecji (Stockholm, Karlskrona lub Ystad) za pomocą trajektu.

Jak z jednej strony, a mianowicie ze strony zaplecza, rolę środka transportowego pełnią koleje i w niewielkim jeszcze stopniu Wisła na odcinku nie sięgającym poza Warszawę, to rolę odpowiednika komunikacji na zepleczu pełnią żegluga wolna, a zwłaszcza okrętowe linie regularne. Według stanu z dnia 31 maja br. port gdyński dysponuje 43 okrętowymi liniami regularnymi, łączącymi go z ważniejszymi portami całego świata. Z istniejących okrętowych linii regularnych przypada na Europę 34 linie, Amerykę Północną 4, Amerykę Południową 3, Afrykę 1 i Azję (Daleki Wschód) 1. Z okrętowych linii regularnych łączących port gdyński z portami Europy przypada na region morza Bałtyckiego i Północnego 21 linii, na Wielką Brytanię 5, Francję 2, Hiszpanię, Portugalię, Włochy, Marokko i Lewant 6 linii.

Port gdyński w dziedzinie komunikacji zarówno lądowej jak i morskiej może się poszczycić poważnym dorobkiem. Praca w tym kierunku nie ustaje, a dążenia tak władz portowych, centralnych i miejscowych, jak i zainteresowanych sfer gospodarczych idą w tym kierunku, aby portowy aparat komunikacyjny mógł sprostać w każdym wypadku potrzebom gospodarczym pod tym względem.



Widok z nowej dzielnicy na port

Polska na Bałtyku

Restytucja państwa polskiego oraz fakt zainaugurowania przez młode państwo ekspansywnej polityki morskiej — t. zw. wejście Polski na Bałtyk — stworzyły nowe problemy polityczno-gospodarcze w tym rejonie. Budowa portu w Gdyni, oraz te wszystkie środki, za pomocą których Polska skierowała linie komunikacyjne w kierunku wybrzeża, aby tutaj skupić swoje obroty, przeprowadzając w ten sposób korekturę dotychczasowego równoleżnikowego układu komunikacyjnego — to najważniejszy odcinek tej polityki morskiej, często zwanej — „Polityką Gdyni". Bowiem dążenie do stworzenia nowego układu komunikacyjnego, od którego rozwoju i utrwalenia zależy całkowicie przyszłość Polski na Bałtyku i jego stanowisko wśród narodów morskich oraz niezależność gospodarcza znalazły **najwybitniejszy** wyraz w budowie Gdyni. Dlatego też kwestia rozwoju i pracy Gdyni nie należy do zagadnień regionalnych, jest to bowiem zagadnienie centralne, ogólno-polskie. Dotychczasowe rezultaty z pracy gospodarczej osiągnięte na odcinku morskim wyrażają się przede wszystkim w cyfrach obrotów Gdyni. Dzisiaj Gdynia koncentruje już połowę polskiego handlu zagranicznego (wraz z Gdańskiem prawie 3/4 (75%). Ten fakt podkreśla dobitnie przekierunkowania się naszego handlu zagranicznego z lądowego na morski.

Konieczność taniej drogi morskiej jest bowiem nieodzownym warunkiem ekspansji handlowej — zwłaszcza dla naszych stosunkowo nisko wartościowych produktów wywozowych. To też z chwilą doprowadzenia portu gdyńskiego do zdolności eksploatacyjnej, handel zagraniczny Polski coraz bardziej zaczął przechodzić z drogi lądowej na drogę morską. Byłoby oczywiście zbyt dużym ułatwieniem myślowym, gdybyśmy tylko na podstawie rozwoju przeładunku towarów w Gdyni chcieli wyprowadzić ogólny wniosek — tezę, że Gdynia stała się decydującym czynnikiem przesuwania się wymiany polsko-zagranicznej z lądowej na morską. Jest bowiem jasnym, że na dnie tej przemiany ewolucyjnej leżą posunięcia polityki handlowej odnośnych państw, nowa powojenna sytuacja geopolityczna itp. Wzrastające cyfry obrotów Gdyni upoważniają natomiast do stwierdzenia, że konieczność przestawienia dróg polskiego handlu zagranicznego znalazła właśnie w porcie gdyńskim łatwe możliwości realizacji, czyli że Gdynia stała się skutecznym narzędziem przesunięć spowodowanych przez konieczności życiowe.

Dzięki tym przemianom linia Śląsk — Gdynia/Gdańsk stała się głównym nerwem życia gospodarczego Polski. Węgiel i przetwory przemiału metalurgicznego Śląska, Zagłębia eksportuje się prawie w całości na tej linii (wywóz węgla wynosi ok. 64,53/4 ilości całego wywozu Polski, przywóz rudy, żelastwa wynosi 33% il. całego przywozu). Doniosłość gospodarcza, wynikająca ze skierowania tej masy towarów na własne porty, i to w znaczniejszej mierze na Gdynię, nie da się cyfrowo w całej pełni określić.

Wg. przybliżonego szacunku wartości usług w handlu zagranicznym, jakie musielibyśmy zapłacić kolejom, portom, przedsiębiorstwom zagranicznym w handlu i żegludze, gdyby nie istniała Gdynia — od 6 przynajmniej lat po biernej stronie naszego bilansu płatniczego figurowałaby corocznie suma około 300 miln. zł, co dałoby od r. 1930 zapłaconą za obce usługi w obrocie zewnętrznym sumę ca. 1,8 miliarda zł. Port w Gdyni kosztował dotychczas w przybliżeniu — 250—300 miln. zł, inwestycje publiczne w mieście 60 miln. zł. Jeśli przypuścimy, że inwestycje prywatne w Gdyni nie są mniejsze od inwestycyj publicznych, to musimy dojść do wniosku, że suma wszystkich inwestycyj, składających się na powstanie miasta i portu jest przynajmniej 2 lub 3 razy mniejsza niż suma, która odpłynęłaby w ciągu ostatnich 6-ciu lat za usługi, spełnione w handlu zagranicznym Polski, gdyby nie Gdynia. Krótko mówiąc, gdyby nie Gdynia, to w ciągu 6-ciu lat musielibyśmy przekazać zagranicy sumę dwa razy większą od całego obiegu pieniężnego Polski i stanowiącą równowartość rocznego budżetu państwa.

Mając na uwadze dalszy rozwój portu gdyńskiego, uświadomić sobie należy, że czynnikami tego wzrostu będą w przyszłości nie miliony ton niskowartościowych surowców, lecz setki czy dziesiątki tysięcy, nawet tysiące ton towarów wysokowartościowych, a w każdym razie droższych surowców, półsurowców. Wymaga to w pierwszym rzędzie rozwinięcia, a ściślej dopiero stworzenia ośrodka dyspozycji kupieckiej, gdyż ten w Gdyni prawie nie istnieje. Warunkiem więc jest powstanie dużych firm handlu zamorskiego o mocnej budowie finansowej, aby móc wejść na rynki zamorskie. Dotychczas bowiem w większości handel nasz zamorski, szczególnie importowy, opanowany jest i zdany na obce pośrednictwo. Małe firmy z konieczności muszą zaopatrywać się u pośrednika, będąc za małym objektem przy nabywaniu czy zbyciu towarów na aukcjach, giełdach itp., ma to oczywiście duży wpływ na rezultat końcowy naszych obrotów zamorskich w postaci sald bilansu płatniczego, a o ten w rezultacie chodzi. Mianowicie drogie pośrednictwo przedraża towar o kilkanaście, a czasem i kilkadziesiąt procent. Za te usługi oczywiście regulujemy należności w dewizach. Łączy się to również z inną poważną bolączką polskiego handlu zagranicznego — flotą handlową. Jak wiemy, rocznie za usługi flot obcych płacimy ok. 150 milj. złotych, bowiem flota nasza przewozi ok. 10% obrotu towarowego morzem, Polski z zagranicą. Posiadany przez nas ten tak ważny instrument naszej aktywności gospodarczej na świecie jest zbyt nikły, aby w przewozie naszych towarów mógł grać poważniejszą rolę. Tonaż naszej floty przekracza zaledwie 100 tys. ton — jest to mniej więcej tyle, ile posiada średniej wielkości towarzystwo armatorskie w Norwegii czy Anglii. Dalsza rozbudowa floty wymaga obok tego i pewnych przemian strukturalnych — mianowicie rozbudowy w pierwszym rzędzie dotychczas zaniedbanego trampingu. Na ogólny bowiem tonaż naszej floty handlowej, trampy wynoszą zaledwie 21%, podczas gdy towary masowe, a więc przewożono właśnie przez trampy stanowią ponad 753/4 całości wymiany towarowej.

Posiadanie przez Polskę więcej statków trampów wzmocniło by również polskie maklerstwo okrętowe i przyspieszyło spolszczenie jej pracowników, pozwoliłoby na zwiększenie udziału naszej floty w obrotach portów polskich — nie mówiąc o korzyściach dewizowych, więc wpływie na bilans płatniczy naszego kraju.

Z powyższego wynika, jak problem wzrostu naszej floty handlowej jest ważnym i aktualnym z punktu widzenia bilansu płatniczego. Ostatnio w zakresie rozbudowy naszej floty handlowej mamy poważne osiągnięcia. Całość inwestycji, które zostaną wykończone bądź w roku bieżącym, bądź w większości w roku przyszłym, zwiększy nasz tonaż handlowy o ca 42.000 T. R. B., co stanowi zwiększenie ogólnego tonażu naszej żeglugi zewnętrznej o przeszło 40%. Obroty akwizycyjne w ruchu pasażerskim i towarowym polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej — wykazały w roku 1937 dalszy pomyślny wzrost, spowodowany zarówno zwiększeniem obrotów handlu międzynarodowego, jak też i koniunkturalnym wzrostem stawek frachtowych.

Bez większego błędu można przyjąć, że globalna suma obrotów naszej floty handlowej doszła w r. ub. do zł ca 50.000.000,— dając w przybliżeniu ca zł 28.000.000 zysku dewizowego dla naszego bilansu płatniczego.

Rozwój dalekomorskich, zaoceanicznych połączeń portu gdyńskiego zaznaczający się coraz dobitniej, może mieć po-

ważne znaczenie nie tylko dla obsługi potrzeb handlowych Polski, lecz również w pierwszym rzędzie państw bałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii, które posiadają mniejsze potrzeby i możliwości rozwijania bezpośrednich połączeń oceanicznych. Wprowadziłoby to współpracę gospodarczą polsko-bałtycką na realne tory, zwiększając naszą pozycję gospodarczą na tym terenie. Niskie jak dotychczas cyfry wymiany Polski z Litwą, Łotwą i Estonią są wynikiem z jednej strony — podobnej struktury gospodarczej Polski i tych krajów, z drugiej jednak wypływają niewątpliwie z niewykorzystania wzajemnych możliwości wynikających z dużego ciążenia Litwy, Łotwy i Estonii do rynku niemieckiego i angielskiego. Nie potrzeba przytem wspominać, że ożywienie współpracy gospodarczej z tymi krajami oraz przejęcie przez Gdynię funkcji zbiorczo-rozdzielczej podniesie stanowisko Gdyni oraz umocni naszą pozycję nad Bałtykiem.

Dalszym następstwem rozbudowy naszej floty, a więc wejścia większej ilości naszego tonażu na rynek frachtowy jest wyrównanie warunków konkurencyjnych w stosunku do innych flot. Mamy tutaj na myśli uznanie Gdyni przez obce linie żeglugowe (konferencje) za „base" port, z czym łączy się obniżenie frachtu morskiego i zrównanie go do stawek w innych pobliskich dużych portach. Wyrównuje to szanse konkurencyjne portów o ładunki, z którymi walczy Gdynia. Walka ta — dodajemy nawiasem — będzie coraz większa. Cyfrowo można wykazać, że dzisiaj już Gdynia w obrotach handlowych Polski z krajami zamorskimi nasz własny rynek ładunków opanowała w zupełności. Mianowicie rola akwizycyjna Gdyni na tym odcinku jest już ukończona, gdyż przez Gdynię i Gdańsk z tego zaplecza przechodzi bez mała (1935) 98% ilości ładunków i 95% wartości ładunków. Niewielkie pozostałe ilości idą przez porty obce. Wysuwa się więc tutaj na pierwszy plan walka o ładunki na dalszym zapleczu. Walka ta zależy w pierwszym rzędzie od polityki komunikacyjnej, polityki taryf, od dynamiki współzawodniczących o wpływy na tym zapleczu państw.

Niedawne przyłączenie Austrii do Niemiec stworzyło poważne zmiany, między innymi w dotychczasowym układzie szlaków komunikacyjnych i transportowych, dając możność przyciągnięcia dużej ilości ładunków do Gdyni z dalszego jej zaplecza. Szczególnie Czechosłowacja, która dotychczas wykorzystywała dla swoich transportów rywalizację portów w Hamburgu, Trieście i Gdyni, przy obecnie istniejącym układzie geopolitycznym, nie chcąc być uzależniona od Niemiec, przy odpowiedniej ze strony Polski preferencji taryfowej — ma szanse stania się najpoważniejszym krajem tranzytowym przez porty polskie.

Obok zwiększenia transportów przez nasze porty, do ich rozbudowy, jako ośrodków międzynarodowego handlu i dystrybucji towarowej przyczyni się niewątpliwie powstający w Gdyni przemysł, stwarzając w ten sposób nowe źródło alimentacji ładunków. Realnym w tym kierunku posunięciem jest rozpoczęta budowa kanału przemysłowego.

Reasumując całość przyznać należy, że najważniejszą inwestycją, zmieniającą w sposób kapitalny cały obraz polityczno-gospodarczy, strukturę obrotów handlowych, pozycję międzynarodową Polski — jest dotychczas jedynie i wyłącznie Gdynia — główny instrument naszej gospodarki morskiej i handlu zagranicznego. Stanowi to fakt, tym donioślejszy, że samo jej istnienie, jako dużego portu i miasta w dużej mierze rozstrzyga i przesądza kwestia trwałej dynamiki gospodarczej narodu polskiego w kierunku morza po raz pierwszy w historii na przestrzeni 800 lat, naprawiając błędy poczynione przez państwo polskie naskutek lekceważenia i niedoceniania należytego wykorzystania dostępu do morza.

A. Z.

JANUSZ IGNASZEWSKI

Żywotność ideologii morskiej na Śląsku

W DNIU 11 lipca r. ub., w trakcie trwania uroczystości „TYGODNIA MORZA“ w Gdyni, delegacja, złożona z przedstawicieli władz Okręgu Śląskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej wręczyła załodze O. R. P. „Wicher“ upominek w postaci płaskorzeźby, wykutej artystycznie w bryle węgla, a przedstawiającej górnika, podającego dłoń marynarzowi. Płaskorzeźba ta stanowi symbol braterstwa, łączącego ludzi morza z pracownikami kopalń, hut i fabryk, znaczących ostrym konturem lasu kominów horyzont Górnego Śląska.

Stalowa wstęga szyn magistrali, łączącej Górny Śląsk, ośrodek wielkiego przemysłu z Gdynią, nowoczesnym, stale rozrastającym się portem bałtyckim, skupiającym już obecnie poważną część handlu morskiego Polski oraz państw lądowych, należących do wielkiego zaplecza portów morskich Rzeczypospolitej — to inny symbol niezniszczalnej więzi, zespalającej Śląsk z morzem.

Społeczeństwo śląskie, składające się w lwiej części z ludności, której byt związany jest ściśle z sytuacją przemysłu, docenia w całej pełni znaczenie, jakie dla gospodarki polskiej wogóle, a dla przemysłu w szczególności przedstawia wolny dostęp do morza, umożliwiający swobodną wymianę handlową z zagranicą z pominięciem obcego, kosztownego a często w najgorętszych chwilach zawodzącego pośrednictwa. Ponadto w społeczeństwie śląskim żywe są tradycje związków, łączących tę dzielnicę z morzem, jeszcze przed jej powrotem do Rzeczypospolitej, w okresie, gdy ludność Śląska dostarczała marynarce niemieckiej doskonałego elementu, zasilającego obficie kadry marynarki handlowej i wojennej. Jeśli się weźmie wreszcie pod uwagę stosunkowo wysoki stan oświaty w tej dzielnicy oraz nieprzeciętny poziom wyrobienia obywatelskiego Ślązaków, wówczas zrozumiałym się staje, dlaczego ideologia morska kultywowana w społeczeństwie polskim głównie przez Ligę Morską i Kolonialną znalazła na Śląsku grunt szczególnie podatny i wdzięczny.

Wyrazem tego jest rozkwit Śląskiego Okręgu Ligi, ujawniający się we wzrastającej z roku na rok ilości i liczebności oddziałów, w masowym uczestnictwie miejscowego społeczeństwa w imprezach i uroczystościach morskich, w ofiarności Okręgu na rzecz F. O. M., ostatnio zaś w zbiórce pieniężnej na zakup ścigaczy, które przyczynią się wydatnie do wzmożenia siły obronnej Rzeczypospolitej na morzu.

Najlepszym odzwierciedleniem dynamiki rozwojowej Ligi na terenie Śląska jest jednakże przeciwstawienie liczebności członków Ligi w latach, ograniczających ostatnie 5-cio lecie. Okręg Śląski, który w r. 1932 posiadał zaledwie 8.300 członków, pod koniec okresu sprawozdawczego skupił ich 118.168, t. zn., że w ciągu ostatnich 5 lat wstępowało w szeregi Ligi na terenie Śląska przeciętnie 22.000 osób!

Liczby te są naprawdę imponujące, jeśli się zważy, że sytuacja gospodarcza tej uprzemysłowionej dzielnicy, a co za tym idzie poprawa warunków bytu ludności wystąpiła w znaczniejszej mierze dopiero w ciągu ostatniego dwulecia, zaś obciążenie ludności świadczeniami na rzecz rozlicznych akcyj, jak Fundusz Obrony Narodowej, Pomoc Zimowa dla bezrobotnych i inne, poważnie się wzmogło. Wzgląd ten skłonił władze Okręgu do zwrócenia specjalnej uwagi na kwestię wzmocnienia spoistości organizacyjnej, jakkolwiek i w zakresie tempa pozyskiwania nowych członków zostały osiągnięte wyniki całkowicie zadawalające.

Prace, przeprowadzane na terenie Śląska przez władze Okręgu w harmonijnym współdziałaniu poszczególnych Sekcyj, obejmują swym wachlarzem zbyt szeroki zasięg, aby w ramach krótkiego artykułu odtworzyć ich całokształt. Wystarczy wspomnieć, iż naczelną dewizą przyświecającą władzom Okręgu Śląskiego w zrealizowaniu zadań ligowych było pozyskiwanie najszerszych warstw ludności dla ideologii morskiej wszelkimi drogami, wiodącymi do głębokiego przekonania jej o słuszności i wielkim znaczeniu zagadnień morskich.

Interesującą nowością było utworzenie przez władze Okręgu Śląskiego Sekcji Międzyzwiązkowej, której celem jest nawiązywanie, utrzymywanie i wykorzystywanie na rzecz Ligi kontaktów z innymi organizacjami, rozwijającymi swą działalność na terenie Okręgu.

W dziedzinie akcji kolonialnej warto wspomnieć o przeprowadzanej przez Okręg rejestracji osób, które przebywały na zamorskich terenach kolonialnych. Rejestracja ta, stanowiąca niejako wstęp do przygotowania kadr przyszłych kolonistów i kolonizatorów polskich zasługuje na specjalną uwagę. Z zagadnieniem tym wiąże się także w pewnej mierze utrzymywanie kontaktu z Polonią zamorską, przy czym warto wspomnieć o nawiązaniu przez Okręg kontaktu z Polakami w Australii. Ożywione do niedawna stosunki, łączące Okręg z kolonią polską w Brazylii uległy niestety rozluźnieniu w związku z trudnościami, wynikającymi z nieprzychylnego nastawienia władz brazylijskich, dążących do zerwania więzów pomiędzy swymi obywatelami a ich krajami macierzystymi. Żywić należy nadzieję, że trudności te zostaną usunięte, a więź, łącząca Polaków brazylijskich z Ojczyzną, ponownie przywrócona.

Na podkreślenie zasługuje wreszcie inicjatywa Ligi w zausprawnienia żeglugi śródlądowej. W tej dziedzinie została rozpisana ankieta, dotycząca warunków spławiania węgla Przemszą. Podejmowane dotychczas próby nie przyniosły wprawdzie poważniejszych wyników, ponieważ koryto Przemszy jest silnie zamulone, jednakże prace nad uspławnieniem tej ważnej arterii węglowej znajdują się w toku. Na Czarną Przemszą zbudowane zostały w okresie sprawozdawczym dwie prowizoryczne ładownie węgla, zaś na Brynicy, w okolicy Kozłowej Góry, przeprowadzane są prace nad budową zbiornika, wyrównywującego poziom wody. Ponadto nad Czarną Przemszą budowany jest port zimowy, celem uwolnienia wąskiego koryta tej rzeki od zatorów, jakie tworzą stojące wzdłuż jej brzegów galary, tamując swobodę spławu.

Umiłowanie morza przez społeczeństwo śląskie dalekie jest od czułostkowej egzaltacji. Ślązak, którego życie związane jest z trudem codziennej ciężkiej pracy, rozumuje trzeźwo, oblicza realnie i buduje na fundamentach głębokiego przekonania o słuszności poczynań, wypływających zarówno z pierwiastków uczuciowych, jak i chłodnej kalkulacji. Dlatego zapał społeczeństwa śląskiego dla ideologii morskiej, gdy już został wzniecony, stanowi element trwały, na który można liczyć.



Walka o zaplecze

Jednym z czołowych zagadnień, którego rozwiązanie w znacznej mierze może wpłynąć na dalszą wydatną alimentację towarową portów Gdyni i Gdańska, jest akwizycja transportów tranzytowych z dalszego zaplecza pozapolskiego w konkurencji z obcymi kolejami i portami. Współzawodnictwo portów między sobą polega na dążeniu danego portu do stworzenia takich warunków gospodarczych i komunikacyjnych, któreby kazały interesentom kierować przewozy swe na ten, a nie inny port. Środki służące do tego celu są rozmaite; atrakcja portów z jednej strony zależy od warunków samego portu, a więc jego rozbudowy technicznej, częstotliwości i zróżniczkowania połączeń morskich, organizacji przeładunku, jak również od stosunków handlowych i kredytowo-finansowych miasta portowego, wreszcie od lepszej lub gorszej koniunktury dla towarów zaplecza, w. którego wymianie dany port pośredniczy. Z drugiej strony rozwój portów związany jest ściśle ze stanem i możliwościami wynikającymi z jego sieci komunikacyjnej z zapleczem. Obok wykorzystania taniej śródlądowej drogi wodnej odgrywa tutaj najważniejszą rolę polityka taryf kolejowych, która jest głównym instrumentem zdobywania i rozszerzania zaplecza dla portów.

Polska polityka taryf kolejowych nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do akwizycji transportów tranzytowych, jeśli się uwzględni, że dział atrakcji handlowej i organizacyjnej jeszcze zawsze nie osiągnął poziomu portów konkurencyjnych, a istniejąca śródlądowa droga wodna nie jest narazie przystosowana do potrzeb komunikacyjnych naszego gospodarstwa oraz portów. Najwyższe atuty konkurencyjne wykazują oczywiście porty niemieckie, których atrakcyjność maleje w zapleczu w kierunku na południowy wschód, a wzrasta w kierunku na południowy zachód. Współzawodnictwo portów niemieckich, które rozporządzają doskonałą drogą transportową wodną jak Łaba lub Odra, wspomagane jest jeszcze przez niemiecki dumping walutowy oraz przez stosowanie postępowania wyrównawczego (Auslobung) przez koleje niemieckie, do którego doszedł jeszcze system t. zw. Kostenausgleichverfahren. Ostatni system polega na tym, że koleje niemieckie dla przewozów powyżej 100 ton rocznie przejmują nasze stawki taryfy portowej, licząc te stawki (franco wagon) za stawki fob niemieckie porty a więc łącznie z przeładunkiem. Niezależnie od powyższego koleje niemieckie dają 5% od różnicy stawek oficjalnych naszych a niemieckich, przy czym ekspedytor otrzymuje 4% przejmowanej stawki dla siebie jako Speditionskostenausgleich. System ten ma jeszcze tę korzyść, że umożliwia kolejom niemieckim dokładną kontrolę aktywności naszych portów i kolei. Jeśli uwzględnimy powyższe warunki współzawodnictwa, to nie możemy się dziwić, że zasięg naszej atrakcyjności na południowy zachód posuwa się żółwimi krokami, zwłaszcza, że daje się tutaj we znaki w większym stopniu konkurencja żeglugi łabskiej, której nie możemy przeciwstawić nic równie wartościowego wobec zaniedbanego stanu dróg wodnych Polski. Kolosalne podwyższenie naszych atutów konkurencyjnych stanowiłaby oczywiście regulacja Wisły i udostępnienie tej drogi wodnej w pierwszym rzędzie dla przewozu towarów masowych. W takim wypadku zdołalibyśmy niewątpliwie pozyskać cały przywóz rud i wywóz koksu. Z drugiej strony możemy wnioskować, że środki stosowane z naszej strony są skuteczne, o ile w krótkim stosunkowo czasie zdołaliśmy pozyskać mimo takich warunków konkurencyjnych przeszło 1,5 milionów ton transportów tranzytowych.

Jeśli możemy się poszczycić takimi wynikami, to są one wyłącznie uzyskane dzięki celowej polityce taryf kolejowych. Tak ostre współzawodnictwo wymaga jednakże stałej czujności, natychmiastowej reakcji i stałej obserwacji warunków handlowych i przewozowych, aby przystosować system naszych taryf możliwie szybko do zmieniających się warunków współzawodnictwa. Obserwacja taka wykonywana jest w większej części za pośrednictwem przedstawicielstw P. K. P. i portów Gdyni i Gdańska za granicą. Wyrazem naszej czynności jest cały szereg zmian i uzupełnień naszych taryf tranzytowych w ostatnich miesiącach.

Jeśli chodzi o rozszerzenie naszych wpływów na obszarze Czechosłowacji, to zmierzały w tym kierunku następujące ważniejsze zarządzenia taryfowe: z dniem 15. I. 1938 ustalono za żywicę, kalafonię itd. do stacji Hradec u Opawy przewoźne w wysokości kc. 22,35 dla przesyłek 5 tonowych, kc. 19,39 dla przesyłek 10- lub 15 tonowych; z dniem 1. III. 1938 wydano nowy zeszyt I części II polsko-czechosłowackiej taryfy; na przewóz fornierów wprowadzono z dniem 1. III. 1938 stawkę 25 kc. dla przesyłek 10 tonowych. z ważnością od 20. III. 1938 ustalono następujące okresy składowania: dla węgla i koksu 3 miesiące, drzewa 18 mies., cukru i melasy 24 mies., dla innych towarów 12 mies. Z dniem 1. IV. 1938 przedłużono obniżone przewoźne za koks o dalszy rok. Obniżono przewoźne za melasę ze stacji Krasne Brezno na kc 17,30 dla przesyłek 10 lub 15 tonowych; ustalono przewoźne dla części skrzyń ze stacji Smolnicka Huta na kc 20,20 dla przesyłek 10 tonowych; ustalono, że taryfa polsko-czechosłowacka może być stosowana również dla samych stacji granicznych; przewoźne za afrykańskie włókna roślinne zostało obniżone do Bohumia na kc 20,80 dla przesyłek 5 tonowych, przewoźne za węgiel drzewny ze stacji Humene na 16,80 kc dla przesyłek 10 tonowych. Dla ułatwienia tranzytu czechosłowackiego wprowadzono przepisy o pobieraniu opłat postojowych w wypadkach opóźnionego przybycia statku z powodu vis major, obowiązujące dla przewozów polskich. O skuteczności naszego stałego pogotowia taryfowego, którego wyrazem są po części powyższe zarządzenia taryfowe, może świadczyć choćby sam fakt, że w ciągu 6-letniej pracy w kierunku rozszerzenia naszych wpływów na obszarze czechosłowackim zdołaliśmy podwyższyć obroty tranzytowe czechosłowackie przez nasze porty z ok. 110.000 ton w 1932 r. na 1.250.000 ton w 1937 r. czyli o 125%. Jest to wynik wspaniały i odosobniony w historii akwizycji transportowej, podobnie jak rozwój polskiego handlu morskiego, wynik tym cenniejszy, że uzyskany w warunkach nadzwyczaj trudnych mimo najostrzejszej konkurencji z różnych stron.

Już znacznie łatwiejszą jest nasza sytuacja na obszarze rumuńskim, gdyż przemawiają tutaj za nami nie tylko względy taryfowe, ale również kilometrowe. Najkrótsza droga z Rumunii ku morzom północnym prowadzi przez porty polskiego obszaru celnego. Korzyści wynikające z układu geograficznego równoważą przy celowej polityce taryfowej przewagę portów niemieckich pod względem obsługi handlowej. Ostatnie poniżej wymienione zarządzenia taryfowe zmierzają do dalszego pozyskania zaplecza rumuńskiego. Dla akwizycji transportów złomu obniżono stawkę na 218 gr dla przesyłek tonowych. Dla wywozu kukurydzy wprowadzono stawkę 273 gr dla przesyłek 10 tonowych, dla przewozu śledzi 322 gr, dla wywozu paszy i otrębów 273 gr dla przesyłek 10 tonowych. Jeśli w roku bieżącym zaznaczył się pewien spadek rumuńskich transportów tranzytowych, to odbił się tutaj wpływ współczynnika koniunkturalnego. Artykuły wywozowe Rumunii znajdują w roku bieżącym tylko z trudnością zbyt wobec zaostrzonych warunków konkurencyjnych i pewnej stagnacji w handlu światowym. O przyszłość możemy być spokojni, gdyż ożywienie sezonowe w najbliższej przyszłości oraz ruchliwość handlowa Rumunii pociągnie za sobą ponowne ożywienie ruchu rumuńskiego.

Y

Dwa lata pracy Gospodarczego Archiwum Morsk. w Gdyni

DZIAŁALNOŚĆ gospodarcza w dziedzinie morskiej, np. rozwój handlu morskiego, rozbudowa Gdyni jako ośrodka dyspozycyjnego, nie może się dzisiaj obejść bez specjalnie zorganizowanego aparatu informacyjnego. Nie jest to zresztą potrzeba odczuwana tylko w Polsce., gdyż widzimy, że i inne kraje skracały drogę stopniowego rozwoju potęgi morskiej przez tworzenie na naukowych podstawach opartego aparatu informacyjnego, stojącego na usługach sfer gospodarczych. Najbardziej znanymi placówkami tego typu to hamburski Weltwirtschafts - Archiv, Instytuty w Amsterdamie, Brukseli i Sztokholmie.

U nas na własnym terenie potrzeba tego rodzaju instytucji szczególnie była nagląca ze względu na brak tradycji, niedostateczną znajomość rzeczy, ubóstwo materiału informacyjnego odnośnie obcych rynków, a w szczególności innych portów. Brak ten był poważnym hamulcem każdej większej ekspansji handlowej i wszelkich obiawów przedsiębiorczości.

Na pewnym odcinku stara się temu zaradzić Instytut Bałtycki, który po długich badaniach i zasięgnięciu opinii czynników oficjalnych jak i sfer gospodarczych zorganizował w czerwcu 1936 r. dzisiaj już znane Gospodarcze Archiwum Morskie.

Jest to instytucja, która z jednej strony gromadzi materiały z dziedziny gospodarczo-morskiej, a jednocześnie, dążąc do ich możliwie najlepszego usystematyzowania i skompletowania, spełnia swą drugą czynność — uruchomienia zbiorów w formie żywej, przydatnej dla sfer naukowych i gospodarczych tak drogą bezpośredniego informowania jak też w postaci komunikatów prasowych, raportów i większych opracowań. Wyrazem działalności G. A. M.-u jest stale rosnąca jego biblioteka obejmująca podręczniki dotyczące handlu morskiego, żeglugi, portów itp., następnie duży zbiór informatorów, spisów branżowych, ksiąg adresowych, dyrektoriów portowych oraz bogaty dział słowników technicznych, encyklopedii, sprawozdań instytucji gospodarczych, portowych i żeglugowych itd., wszystko razem około 1000 vol. Obok tego poważnym materiałem informacyjnym gromadzonym przez G. A. M. są statystyki handlu zagranicznego, żeglugowe, portowe — ok. 160 tytułów. Pozatym G. A. M. posiada zbiór czasopism żeglugowych ogólno-gospodarczych, geograficznych — razem około 300. Na podstawie tych czasopism w G. A. M-ie sporządza się kartotekę bibliografii artykułów gospodarczo-morskich, służącą w pierwszym rzędzie naukowcom. Inne dokumenty dotyczące poszczególnych portów jak notatki, formularze, wycinki układane są razem w teczki archiwalne tworzące właściwe archiwum G. A. M-u. Obok tego sporządzane są przez G. A. M. kartoteki statystyczne obrotów portowych, ruchu statków, handlu zagranicznego itd. (około 150 kart statystycznych). Należy podkreślić, jako szczególne udogodnienie dla sfer zainteresowanych, sporządzanie przez G. A. M. centralnego katalogu publikacyj gospodarczych i geograficzno-morskich, obejmującego wszystkie większe księgozbiory publiczne i prywatne w Gdyni, oraz licznych katalogów alfabetycznych i systematycznych dla zbiorów znajdujących się w G. A. M-ie.



Sala pracy

W ciągu dwu lat swego istnienia wykazało Gospodarcze Archiwum Morskie ożywioną działalność informacyjną wyrażającą się ok. 1000 sztuk informacji udzielonych bezpośrednio osobom zgłaszającym się do G. A. M-u, wydaniem około 2000 komunikatów prasowych rozesłanych do prasy polskiej, oraz dużej ilości opracowań rynkowych t. zw. serwisów gospodarczych dostarczonych instytucjom polskim. Jednym z poważniejszych osiągnięć G. A. M-u jest opublikowanie szeregu prac naukowo-popularyzacyjnych z dziedziny gospodarczo-morskiej w Serii „Prac Gospodarczego Archiwum Morskiego", mianowicie:

Zesz. I. Brzozowski M. — Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej.
Zeszyt II. Gazeł A. i Polskowski B. — Handel międzynarodowy państw regionu bałtyckiego.
Zeszyt III. Gazeł A. i Ołtarzewski St. — Towarowe usługi morskie.
Zeszyt IV. Żórawski B. — Składniki transportu morskiego.
Zeszyt V. Koselnik B. — Zaopatrywanie okrętów.
Zeszyt VI. Buxell I. — Tramping i żegluga regularna.

W przygotowaniu są:

„Maklerstwo okrętowe" i „Spedycja portowa"

Dla ułatwienia korzystania ze swych zbiorów G. A. M. posiada otwartą dla publiczności czytelnię - pracownię naukową (patrz załączone zdjęcie), w której stawia do dyspozycji zainteresowanych swe bogate zbiory oraz pomoc fachową.

Z pracowni korzysta przeciętnie dziennie 5 osób tak ze sfer gospodarczych jak i naukowych. Szczególnie należy zanotować dużą frekwencję studentów wyższych uczelni w Polsce, znajdujących w G. A. M. materiały do prac magisterskich i dyplomowych. Jest to objaw świadczący o wzrastającym zainteresowaniu się dziedziną gospodarczo-morską, a jednocześnie o wartości zbiorów G. A. M-u i konieczności ich dalszego uzupełnienia.

To też dalszy rozwój G. A. M-u, będącego jedyną instytucją tego rodzaju w Polsce, nie jest obojętny dla ugruntowania naszej pozycji morskiej, musi on iść w parze z naszą ekspansją morską zmuszającą do studiowania ogólnych zagadnień gospodarki morskiej.

Polski eksport żelaza

Eksport wyrobów walcowanych z Polski w ciągu ostatnich lat osiągnął następujące wyniki ilościowe:

Rok 1935 — 190.090 ton
Rok 1936 — 201.487 „
Rok 1937 — 204.971 „

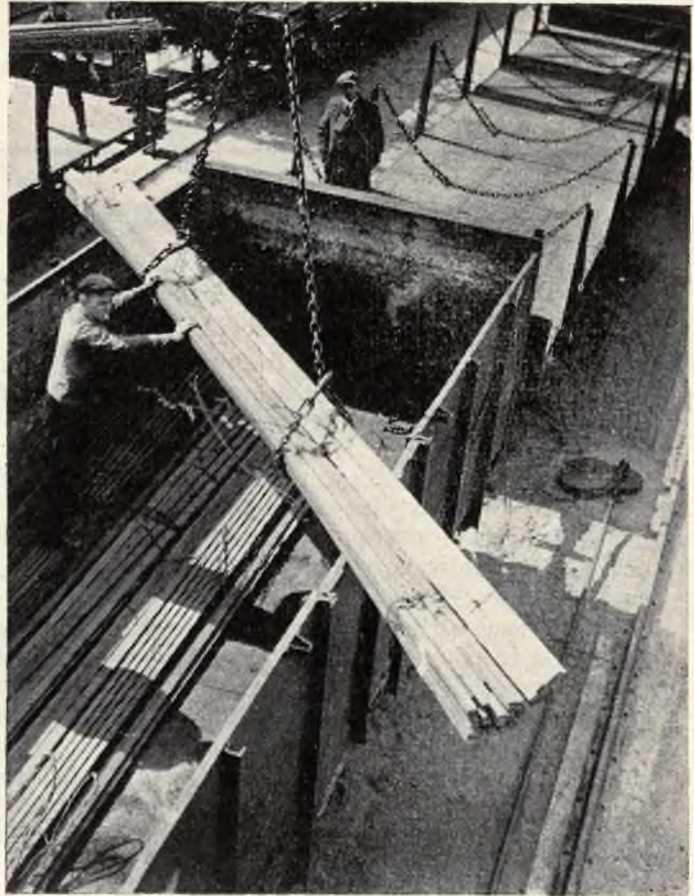
W latach 1932/33 eksport ten kierował się przede wszystkim na rynek sowiecki i niemiecki. Dopiero od roku 1934 datuje się właściwie ekspansja polskich produktów walcownianych na rynki światowe, w szczególności zaś na rynki zamorskie.

W dotychczasowym eksporcie produktów walcownianych brały udział następujące przedsiębiorstwa:

Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S. A., Katowice, Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze Huta Pokój S. A., Katowice, Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze Modrzejów Hantke S. A., Sosnowiec, Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych Huta Bankowa S. A., Dąbrowa Górnicza, Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A. Sosnowiec.

Wspomniane przedsiębiorstwa prowadziły sprzedaż eksportową początkowo samodzielnie. Wiosną 1935-go roku przedsiębiorstwa te wyłoniły związek branżowy, któremu poddane zostało opracowywanie ogólnych zagadnień eksportowych hutniczych, sprzedaż zaś produktów walcownianych powierzyły firmie „Polski Eksport Żelaza“ Ska z o. o. Katowice. Spółka ta, stworzona przez Wspólnotę Interesów, była odtąd eksportowym przedsiębiorstwem tego koncernu.

„Polski Eksport Żelaza“ posiada obecnie rozgałęzioną sieć przedstawicielską, obejmującą ok. 40 rynków zbytu. W r. 1937-ym działalność sprzedażna tego przedsiębiorstwa objęła 43 rynki zbytu. Poza Z. S. S. R., Rumunią i częściowo Bułgarią, wszystkie wspomniane rynki obsługiwane były drogą morską, przez Gdynię. Eksport produktów walcownianych wysunął się na czoło towarów wysyłanych przez Gdynię



Ładowanie żelaza polskiego

i przyczynił się w znacznej mierze do podniesienia rentowności polskich linij żeglugowych. Eksport polskich wyrobów walcowniaych drogą morską zajmuje czwarte miejsce po węglu, drzewie i cukrze.

W odniesieniu do kierunkowych eksportu polskich wyrobów walcowniaych „Polski Eksport Żelaza" posiada poważne zasługi pionierskie w zdobywaniu nowych rynków. Klasycznym tego przykładem jest np. Turcja, która jako rynek zbytu polskich wyrobów walcownianych doniedawna jeszcze znajdowała się na szarym końcu, a dziś wybija się na czoło zagranicznych odbiorców polskiego żelaza i stali.

W najbliższej przyszłości należy się spodziewać dalszych wysiłków „Polskiego Eksportu Żelaza" w utrzymaniu już zdobytych rynków i w zdobywaniu nowych.

WACŁAW KOZAKIEWICZ

Polskie rybołówstwo morskie



Port Rybacki w Gdyni

RYBOŁÓWSTWO morskie można podzielić na trzy rodzaje: a) rybołówstwo przybrzeżne, b) rybołówstwo dalsze na Bałtyku, i c) rybołówstwo dalekomorskie (Morze Północne).

Podstawą takiego podziału jest miejsce połowów, zależne skolei od wartości taboru rybackiego, a więc łodzi i narzędzi rybackich.

Rybołówstwo przybrzeżne wymaga stosunkowo minimalnych nakładów finansowych, wystarcza bowiem zwykła łódź i niedrogie sieci. Opłacalność jest jednak w tym wypadku bardzo niska, gdyż rybak nie mogąc zbytnio oddalać się od brzegu, zgóry skazany jest na ograniczone połowy.

Rybołówstwo dalsze na Bałtyku jest bardziej dochodowe, wymaga jednak większych środków finansowych, potrzebnych na zakupienie kutra motorowego o wartości przeciętnej 10.000 zł, poza tym sieci i ekwipunku rybackiego. Koszty te powodują, iż rybołówstwem dalszem zajmują się jedynie rybacy, posiadający już pewien kapitał.

Rybołówstwo dalekomorskie wymaga dużych nakładów, przede wszystkim ze względu na koszty związane z zakupem i utrzymaniem statków, które muszą być zdolne do dalszych podróży, następnie sieci, beczek, ekwipunku rybackiego, jak również samą organizację biur, magazynów itp. Dlatego też ten trzeci rodzaj rybołówstwa morskiego zaczął się rozwijać u nas najpóźniej i nie osiągnął jeszcze granic swego rozwoju.

Jeśli chodzi o rozwój historyczny polskiego rybołówstwa morskiego, to zapoczątkowanie jego nastąpiło w warunkach bardzo trudnych, w r. 1920. Utworzony wówczas przez Państwo „Morski Urząd Rybacki" w Wejherowie, zajął się przede wszystkim biedną ludnością rybacką, której stan posiadania był w owym czasie bardzo skromny. Miano coprawda już 65 kutrów rybackich o sile 521 HP, większość ich jednak należała do kolonistów niemieckich. W okresie tym, trwającym do r. 1928 mimo wydatnej pomocy, ze strony Morskiego Urzędu Rybackiego, przeważająca większość rybaków uprawiała jedynie rybołówstwo przybrzeżne.

Po przejęciu w r. 1928 spraw rybołówstwa morskiego przez Wydział Rybacki, M-wa P. i H. tempo rozwoju naszego rybołówstwa morskiego zwiększa się dzięki rozbudowie floty rybackiej, przy wydatnej pomocy moralnej i finansowej Morskiego Urzędu Rybackiego. Rybacy bardzo chętnie przerzucają się z rybołówstwa przybrzeżnego na dalsze, widząc w tym niezawodną drogę do powiększenia swoich dochodów. Poniższa tabela wykazuje rozwój floty rybołówstwa przybrzeżnego i dalszego na Bałtyku.

Rok	Statki			Wartość w 1000 zł	
	Motorowe kutry i łodzie		Wiosłowo-żaglowe	Statków	Sieci i narzędzi połowu
	Liczba	H. P.			
1921	65	521	666	—	—
1932	147	2250	695	2624	2387
1933	150	2345	713	1991	1942
1934	174	3328	733	2434	2102
1935	192	4596	603	2258	2107
1936	202	6095	817	2757	2281
1937	190	6643	744	3759	1863

Należy przyznać, że wysiłki idące w kierunku rozbudowy floty rybackiej, dały w niedługim czasie pomyślne wyniki w postaci stale zwiększających się



Inż. Larsen w towarzystwie kier. stoczni inż. M. Ziabickiego

połowów, w pierwszym rzędzie szprotów, a następnie łososi, węgorzy, płastug, śledzi bałtyckich i innych. Szczególnie duże znaczenie zdobyły połowy szprota, wynoszące w niektórych latach 80% ogólnych połowów wagowo i 40% wartościowo. Wynika to stąd, iż masowo poławiany szprot, jest tanim produktem dostępnym dla najszerszych warstw ludności. Dużą zasługę w zwiększeniu połowów szprotowych oddał Morski Instytut Rybacki przez dostosowanie do naszych warunków używanego zagranicą t. zw. włoka, tj. sieci rybackiej w kształcie worka, ciągnionej przez statek po dnie morza. Od chwili zastosowania włoka ciągnionego, połów szprota wzrósł kilkakrotnie. Zaznaczyć należy, iż Polska jest krajem mającym największy połów szprota na Zachodzie Europy, aczkolwiek mogą zachodzić sezonowo znaczne odchylenia, jak to wykazał ubiegły rok, w którym nastąpił wprost katastrofalny spadek połowów szprotów z 15 mil. kg. w r. 1936 do 3 mil. kg. w r. 1937.

Połowy ryb morskich (bez połowów dalekomorskich)

Gatunki ryb	W tysiącach kwintali					
	1921	1933	1934	1935	1936	4937
Ogółem:	13,0	76 2	98.5	128,7	182,7	73 2
Szproty	—	55,5	74 4	104.1	150,8	28,9
Inne	—	20.7	24.1	24,6	31,9	44 3
Udział szprotów %	—	72,8%	75,5%	80,9%	82 5%	39.5%

Gatunki ryb	Wartość w tysiącah złotych					
	1921	1933	1935	1935	1936	1937
Ogółem:	694	1735 9	2241 8	2190.2	2596.1	2360.3
Szproty	—	469.9	901.8	935.0	1150.3	554.6
Inne	—	1266.0	1340.0	1255 2	1445.8	1805,7
Udział szprotów %	—	28.6%	40 2%	42.6%	44 3%	23.5%

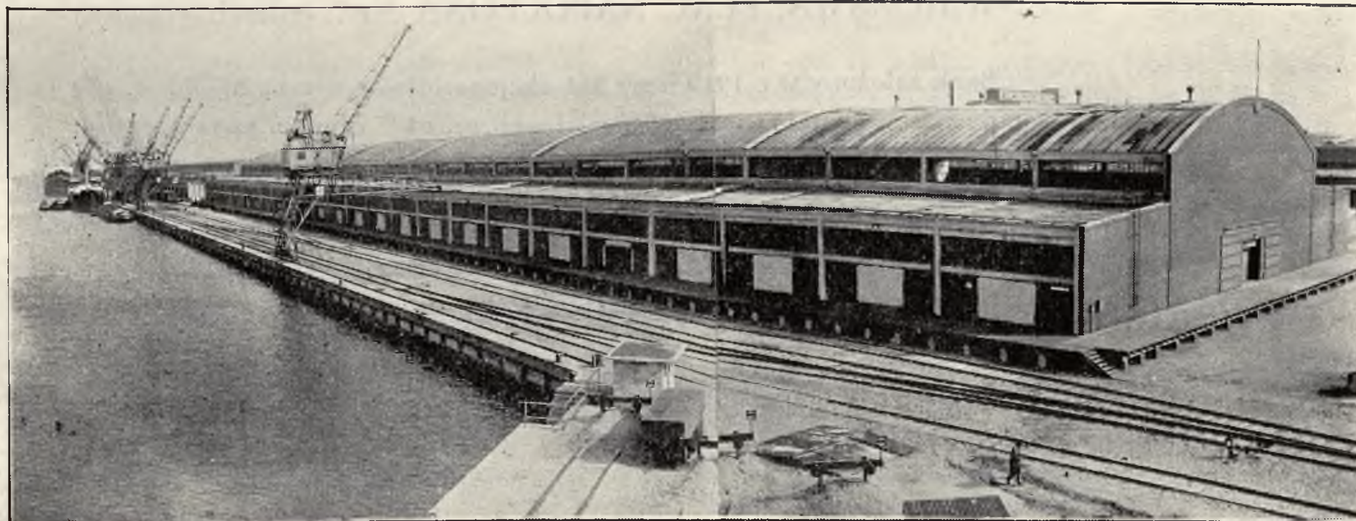
Po zorganizowaniu się rybołówstwa przybrzeżnego i dalszego na Bałtyku, oraz wybudowaniu dzięki pomocy Państwa, portów rybackich na Helu, w Jastarni, Gdyni i Władysławowie, Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni, zorganizowaniu się zrzeszeń rybackich, tudzież przemysłu przetwórczego na Wybrzeżu i utworzeniu tym samym z Gdyni ośrodka rybackiego, stała się aktualną sprawa rybołówstwa dalekomorskiego. Zagadnienie to okazało się tym bardziej ważne, ponieważ nie posiadając własnej floty dalekomorskiej byliśmy zmuszeni nasze zapotrzebowanie na śledzie, pokrywać całkowicie zapomocą importu z Anglii, Holandii i Norwegii. Początkowo zorganizowanie własnych połowów natrafiało na duże trudności, w pierwszym rzędzie z powodu braku wykwalifikowanych sił w tym kierunku, jak również i ze względu na konieczność inwestowania poważnych kapitałów, co narażało przedsiębiorców na duże ryzyko nie zapewniając wzamian odpowiednich zysków. Dlatego też niezbędną okazała się w tym wypadku pomoc państwowa, popierająca inicjatywę prywatną zmierzającą do rozbudowy naszego rybołówstwa dalekomorskiego, w drodze udzielania ulg.

Równocześnie należy zaznaczyć, że położenie Gdyni jako portu rybackiego dla połowów dalekomorskich jest wyjątkowo niekorzystne, a to ze względu na jej odległość od miejsca połowów śledzi, mianowicie Morza Północnego. Śledź złowiony musi być natychmiast zasolony w przeciwnym wypadku traci na wartości i nie nadaje się do późniejszego solenia. Z tego względu przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich w Polsce starają się mieć swoje bazy operacyjne w portach zagranicznych, leżących niedaleko miejsca połowów, jak np. w portach holenderskich. W „bazach" tych zasalane są świeżo złowione śledzie do beczek handlowych, albo też przepakowywane do nich z beczek morskich t. zw. kantjes. Tą ostatnią manipulację bardzo często przeprowadza się na miejscu w Gdyni. Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego datuje się od r. 1931 tj. od powstania pierwszego przedsiębiorstwa dla połowów śledziowych pod firmą „Morze Północne". Obecnie mamy już 4 przedsiębiorstwa tego rodzaju, posiadające własne statki, wytwórnie beczek, sieci, oraz częściowo już wykwalifikowany personel.

Rozwój floty dalekomorskiej, oraz stan połowów ilustruje poniższa tabela.

Rok	Statki motorowe		Wartość w 1000 zł.			Połowy śledzi	
	Liczba	HP.	Ogółem	Statków	Sieci i narzędzi	Ton. poł.	Wartość w 10 0 zł
1932	8	1040	1072	800	272		—
1933	23	2540	2887	2300	587	6341	2853
1934	15	750	1469	969	500	4652	1750
1935	14	700	1400	900	500	4241	1242
1936	15	745	1595	1019	576	5047	1390
1937	18	2750		1665		6956	2946

Należy mieć nadzieję, iż rozwój naszego rybołówstwa morskiego ma w dalszym ciągu szerokie perspektywy, czego dowodem jest wybudowanie i oddanie do użytku nowego portu rybackiego, od strony Wielkiego Morza „Władysławowo".



Magazyn Nr 8 — od strony basenu

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc maj 1938 r.

W ubiegłych latach maj wykazywał wyraźną tendencję w kierunku ożywienia się rynków i wzmocnienia ruchu handlowego, w ślad za czym szło podwyższenie stawek frachtowych specjalnie dla ładunków drzewa, dla których z dniem 1. maja wprowadzono stawki minimalne. W roku bieżącym objawy te są przesunięte o miesiąc. Przyczyniają się do tego dwa zasadnicze momenty, a mianowicie:

1) znikoma chłonność rynków ze względu na istniejące wielkie zapasy jak np. drzewa w Anglii i węgla (ca 1.000.000 ton) w Szwecji, co powoduje spadek cen, niekiedy aż do nieopłacalności;

2) niesprzyjające normalnej wymianie handlowej i jej zacieśnianiu się, niepewne stosunki polityczne, które powodują, ze względu na zbyt wielkie ryzyko, zaniechanie całego szeregu interesów.

Konsekwencją powyższych objawów w dziedzinie shipping'u jest nadmiar wolnego tonażu, co z kolei prowadzi przez wzmożoną konkurencję do zredukowania stawek frachtowych do granicy opłacalności a nawet nieopłacalności dalszego eksploatowania tonażu. Taki stan przeżywamy obecnie. Nawet jednolita postawa armatorów zrzeszonych w The Baltic and International Maritime Conference nie potrafiła skutecznie przeciwstawić się redukcji stawek, a co gorsza opłakany zastój w shippingu uniemożliwił organizacji armatorów wprowadzenie z dniem 1-go maja stawek minimalnych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że stawki frachtowe muszą być dostosowane do poziomu cen. Związek Armatorów zdając sobie sprawę z tego i uznając jako rzecz nieżywotną upieranie się przy stawkach minimalnych, stojących w zbyt wysokim stosunku do obecnych cen drzewa, zwołał na dzień 8-go czerwca br. ogólną konferencję w Sztokholmie, na której armatorzy mają się wypowiedzieć co do utrzymania czy też zredukowania stawek minimalnych.

Drzewo

Ceny za drzewo są wciąż jeszcze niezadawalające tak, że eksport z Gdyni/Gdańska jest nadal bardzo słaby. Jak się jednak dowiadujemy, z Anglii i innych krajów, zakup drzewa ma znowu przybrać normalne rozmiary, tak, że w drugiej połowie sezonu należy się liczyć z pewnym ożywieniem w dziedzinie eksportu. Frachtowanie tonażu pod ładunki drzewa natrafiło w miesiącu sprawozdawczym na specjalne trudności, gdyż armatorzy jednolicie żądali stawek minimalnych, których frachtujący nie zawsze byli w stanie zapłacić. Z tych też względów zafrachtowano jedynie kilka statków, za które zapłacono stawki minimalne, tj.

za D B. B. do Londynu

sh. 37/6 za std. na warunkach Baltwood Net

za drzewo twarde obrzynane do Londynu

sh. 51/— za std. na warunkach Baltwood Net

za drzewo twarde nieobrzynane do Londynu

sh. 57/— za std. na warunkach Baltwood Net

za D. B. B. do Hull

sh. 37/6 za std. na warunkach Baltwood Net

Pozatym zafrachtowano statek wielkości 600 fadenów kopalniaków do Boness po stawce sh. 38/3 za std.

Jak już wspomnieliśmy kwestia stawek minimalnych ma być rozpatrzona w dniu 2 czerwca br. na zebraniu armatorów, po czym należy przypuszczać, że sezon rozwinie się znacznie pomyślniej, należy jednakże zaznaczyć, iż drzewo rosyjskie już dziś stanowi dla eksportu polskiego poważną konkurencję.

Żaglowce

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zauważono pewne ożywienie lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Zafrachtowano szereg statków do Danii z makuchami, za które płacono Rmk. 4.— a za zboże Rmk. 3.50 do jednego portu położonego niebardziej na północ od Aarhus. Do holenderskich portów prowincjonalnych zafrachtowano około 15 do 20 statków pod ładunki drzewa o wielkości 90 std. za które płacono Hfl. 15.— Specjalnie należy wspomnieć o zafrachtowaniu następujących żaglowców:

150 std. D. B. B. z Gdańska do Bostonu
po sh. 36/6 za std. na warunkach Baltwood Cross

150 std. D. B. B. z Gdańska do Le Legue po sh. 50/— za std.
125 std. D. B. B. z Gdańska do Douglas I. O. M. (Isle of Man)
po sh. 48/6 za std.

Węgiel

W okresie sprawozdawczym rynek węglowy wykazał pewien zastój specjalnie do Szwecji i Francji. Trudno było znaleźć ładunki zwłaszcza dla statków wielkości 1500 to. Stawki frachtowe natomiast utrzymały się na poziomie poprzedniego okresu sprawozdawczego, a nawet pod koniec maja wykazały tendencję silniejszą. Do Francji płacono:

za statek wielkości	1200 to.	de	Le Treport	sh. 7/1½	za to.
„ „ „	1500 „	„	Le Treport	sh. 6/9	za to.
„ „ „	1300 „	„	Rouen	sh. 7/—	za to.
„ „ „	2200 „	„	Rouen	sh. 5/1½	za to.
„ „ „	2400 „	„	Rouen	sh. 5/10½	za to.
„ „ „	1900 „	„	Rouen	sh. 6/3	za to.
„ „ „	2600 „	„	Bordeaux	sh. 7/—	za to.
„ „ „	2300 „	„	Bordeaux	sh. 6/9	za to.
„ „ „	3000 „	„	Bordeaux	sh. 6/6	za to.
„ „ „	3600 „	„	Bordeaux	sh. 6/4½	za to.
„ „ „	2600 „	„	Bayonne	sh. 7/1½	za to.
„ „ „	3000 „	„	Bayonne	sh. 7/3	za to.
„ „ „	1750 „	„	Lorient	sh. 6/6	za to.
„ „ „	3000 „	„	Lorient	sh. 6/—	za to.
„ „ „	2250 „	„	Dieppe	sh. 5/6	za to.
„ „ „	1750 „	„	Toulon & Nice	sh. 10/6	za to.

Do Holandii stawki frachtowe pozostały również na poprzednim poziomie:

za 2500 t. do Amsterdamu	sh. 4/6	za to.
za 2500 t. do Rotterdamu	sh. 5/—	za to

Na Morze Śródziemne zafrachtowano cały szereg statków, specjalnie do Włoch:

ca. 7000 do G.SS. L. or Naples	po sh. 8/3	za to.
ca. 5000 ton do Zachodnich Włoch	po sh. 8/3	za to.
na Adriatyk	po sh. 8/9	za to.

Zafrachtowano również statek wielkości 6000 to. do Salonik po sh. 10/— za tonę.

4000 ton do Aleksandrii	po sh. 9/6	za tonę
6500 ton do Chekka	po sh. 10/—	za tonę
2200 ton do Sfaxe	po sh. 9/6	za tonę

Do Ameryki Południowej zafrachtowano statek wielkości 55/6000 ton do Buenos Aires po sh. 18/9 za to., załadunek między 5/20 czerwca.

Wysokość stawki frachtowej w podanym kierunku tłomaczy się tym, że niezmiernie trudno jest otrzymać ładunki powrotne. Jak się dowiadujemy na La Plata leży około 90 statków, przedstawiających ca. 1.000.000 ton.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

WZROST ZAINTERESOWANIA CZECHOSŁOWACJI PORTAMI POLSKIMI

Spowodowane przez przyłączenie Austrii do Niemiec przesunięcia w dziedzinie gospodarki środkowo-europejskiej skłaniają czechosłowackie sfery gospodarcze do szukania nowych dróg dla swego eksportu. Dowodem tej aktualnej ewolucji, mającej duże znaczenie dla rozwoju stosunków gospodarczych w tej części kontynentu, jest artykuł, który się ukazał niedawno w prasie czechosłowackiej pt. „Porty polskie a wywóz czechosłowacki".

Zdaniem autora Czechosłowacja bynajmniej nie jest skazana na usługi portów niemieckich — ma przecież jeszcze Gdynię, Gdańsk i wylot na morze Czarne przez Rumunię. Gdynia jako port eksportowy Czechosłowacji jest koncepcją całkiem realną i co więcej nader korzystną dla obu krajów. Na podstawie tabeli porównywującej stawki przewozów kolejowych, autor dowodzi, że wywóz wielu wyrobów czechosłowackich kalkuluje się znacznie taniej przez Gdynię niż przez Hamburg. Tak np. przewóz 10 ton wełny owczej z Brna do Gdyni kosztuje 29,60 koron czeskich, natomiast do Hamburga 40,70 K. cz., 10 ton papieru z Jindrichova na Morawach do Gdyni — 18,70 K. cz., do Hamburga natomiast 25,80 K. cz., 10 ton szkła dętego z Vsetina do Gdyni 25,68 K. cz, do Hamburga — 33,80 K. cz.

Doskonałe urządzenie techniczne portu gdyńskiego w połączeniu z polską marynarką handlową, z roku na rok bardziej liczną i sprawną są, zdaniem autora — w połączeniu z odpowiednią polityką taryfową P. K. P. — czynnikami nader ważnymi dla eksportu Czechosłowacji. Mapka połączeń kolejowych Gdyni z Czechosłowacją przez Bogumin — Katowice, Koszyce, Muszynę i Użhorod — Łupków uwydatnia korzystne położenie portów polskich, szczególnie w stosunku do wschodniej Czechosłowacji. Posunięcia sfer gospodarczych czechosłowackich dowodzą w ostatnich czasach, że w Pradze wzrasta zrozumienie dla przyszłej roli Gdyni jako portu eksportowego Czechosłowacji.

ZMIANA TRANZYTOWA STAWEK PRZEWOZOWYCH

Z ważnością od 10 bm. w komunikacji pomiędzy Gdańskiem — Gdynią a Bohuminem (Czechosłowacja) obniżona została stawka przewozowa dla włókien roślinnych. Z tą samą datą rozszerzona została taryfa artykułowa nr. 134 (węgiel drzewny) na czechosłowacką stację kolejową Humene.

NOWE OPŁATY CELNE W SZANGHAJU

Jak wiadomo, nowy rząd nankiński, mianowany przez Japonię, rozciągnął ostatnio na Chiny Środkowe moc obowiązującą taryfy celnej, różniącej się od dawnej taryfy chińskiej znacznie niższymi opłatami celnymi zarówno przy imporcie, jak i eksporcie. Taryfa ta, którą obecnie rozciągnięto na Chiny Centralne, w Chinach Północnych obowiązuje już od stycznia.

W dniu 1 czerwca br. nowe opłaty celne zostały również zastosowane przy obrotach przez port w Szanhaju. Zastosowano przytem dość dziwną procedurę polegającą na tem, że podlegające władzom japońskim urzędy celne żądały uiszczenia ceł według dawnej taryfy, przyjmowały jednak opłaty według taryfy nowej. Rzecz prosta, że wszyscy zainteresowani w tych warunkach płacili tylko niższe cła. Przypuszczać należy, że procedura ta ma na celu obronę przed ewentualnymi zarzutami wierzycieli Chin, których wierzytelności, jak wiadomo, gwarantowane były i są wpływami z opłat celnych.

UŁATWIENIE W KOMUNIKACJI POLSKO-BUŁGARSKIEJ

Od czasu zniesienia polsko-bułgarskiej taryfy związkowej (30. 4. 37) przewożone są niektóre towary w komunikacji pomiędzy Polską a Bułgarią korzystniej według stawki aneksowej polsko-rumuńskiej taryfy związkowej. W związku z planowanym od dłuższego czasu uruchomieniem trajektu (Giurgiu) Rustchuk w przyszłym roku, już obecnie staje się aktualną sprawa ponownego wprowadzenia polsko - bułgarskiej taryfy związkowej przez trajekt. Powyższe wiadomości mają poważne znaczenie również dla ruchu portów Gdańska i Gdyni. Znaczenie tego ruchu z krajami położonymi poniżej Dunaju znalazło ostatnio swój wyraz w założeniu przedstawicielstwa Kolei Polskich i portów Gdańska i Gdyni w Beogradzie.

WYWÓZ WYROBÓW KOSZYKARSKICH DROGĄ MORSKĄ PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

Dla wyrobów koszykarskich (plecionych), t. zn. dla przedmiotów z wierzby, trzciny, łyka, słomy lub podobnych surowców roślinnych (kosze, wózki koszykowe i kosze ręczne itd.) wywożonych z Czechosłowacji obowiązuje taryfa artykułowa nr. 162 w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II, zeszyt 4. Taryfa artykułowa nr. 162 rozszerzona została z ważnością od 10. VI. 1938 r. na następujące stacje, przy czym ustalono niżej podane stawki przewozowe:

	przy przewozie 5 t	przy przewozie 10—15 t
Bustino	3546	2440
Chust	3630	2520
Saldobos	3580	2470
Somotor	3560	2480
Teresva statni nadrazi	3460	2370

ZMIANY W PRZEPISACH POLSKO-JUGOSŁOWIAŃSKIEJ TARYFIE KOLEJOWEJ

Z ważnością od 1 czerwca br. wprowadzone zostaną w ramach polsko-jugosłowiańskiej taryfy związkowej pewne zmiany, które dotyczyć będą: a) kukurydze w ziarnach, b) otrębów zbożowych, kąkolu, wyki i pośladu zbożowego, c) makuchów wytłoczonych, nasion oleistych w płytach, kawałkach lub mielonych, d) żyta i jęczmienia, e) mąki pszennej pastewnej i śruty jęczmiennej. Nowe przepisy obejmują dla tych towarów stawki przewozowe od 72 stacyj jugosłowiańskich.

KRONIKA ZAGRANICZNA

BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

W Sztokholmie otwarty został dnia 2 czerwca Zjazd przedstawicieli „Baltic and International Maritime Conference“ (BIMCO), czyli bałtyckiego zrzeszenia sfer zainteresowanych w przewozie morskim z północy Europy, a więc przede wszystkim armatorów, w kt. ze strony polskiej wzięli udział prezes Związku Maklerów i Komisji Morskiej Izby P.-H. dyr. I. Rummel, dyrektor Rady Inter. Portu dr B. Kasprowicz i dyr. „Bergtrans“ konsul U. Svendsen.

Zrzeszenie to egzystuje już 30 lat, siedzibą jego zarządu jest Kopenhaga. Z sprawozdania z działalności w ubiegłym roku wynika, że zrzeszenie skupia siódmą część tonażu świata, tj. flotę 10 mil. TRB, należącą do armatorów 22 krajów, w tym tonaż niemiecki zajmuje pierwsze miejsce z blisko 2 mil. ton, następnie norweski — 1,4 mil. ton, brytyjski — 1,2 mil. ton, szwedzki — 1 mil. ton, 16 miejsce zajmuje tonaż polski — 30.471 TRB.

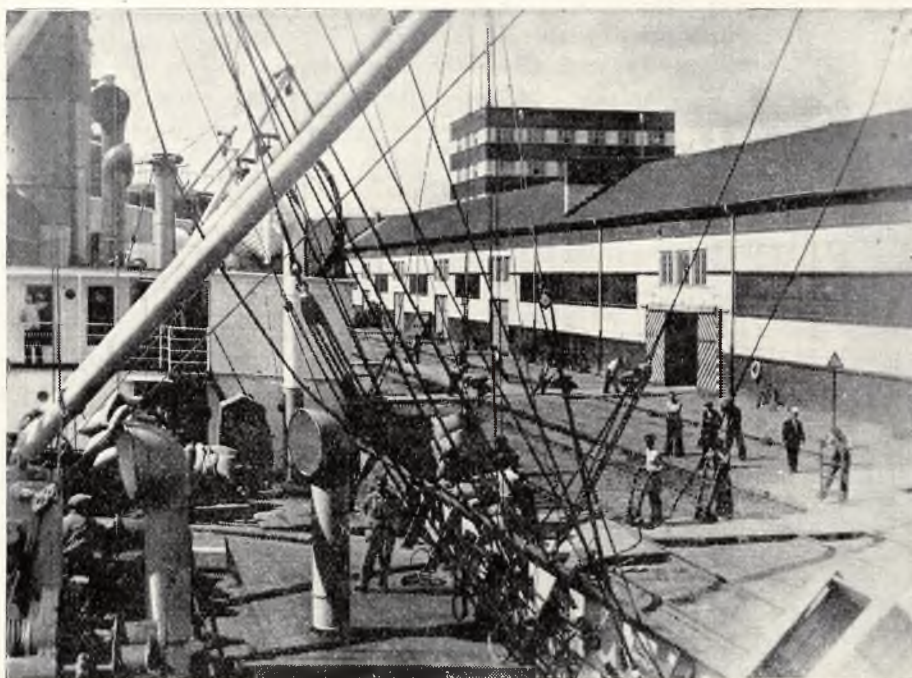
BIMCO oddaje sferom gospodarczym szczególne usługi, ustala stawki minimalne na przewóz drzewa zastosowując się do zmiennych warunków rynków; jest ważnym instrumentem dla skoordynowania współpracy armatorów; uzgadnia w sposób rozsądny ich interesy z interesami załadowców i innych czynników biorących udział w transporcie drzewa, a więc np. portów, maklerów itd.; skutecznie interweniuje w takich sprawach jak zaprowadzenie w portach ulepszeń w pracy przeładunkowej i zmniejszenie czasu postoju w portach, obniżenie wygórowanych opłat portowych, ustalanie zwyczajów kupieckich etc. Szybka obsługa informacyjna w postaci okólników rozsyłanych do członków zrzeszenia dąży do ułatwienia współpracy armatorów z załadowcami i odbiorcami. Ostatnie sprawozdanie rozprawia się bardzo ostro z pewnymi maklerami, którzy dla własnego zarobku i nie uwzględniając ogólnych interesów dążyli do przeprowadzenia tranzakcji po stawkach niższych od minimalnych. Od kilku miesięcy bowiem toczy się zażarta walka między armatorami a załadowcami drzewa na północy Europy o stawki frachtowe. Brak zapotrzebowania na drzewo w krajach importujących tj. Anglii, Holandii, Belgii i Niemczech powoduje bezrobocie dla tonażu, z którego pragnęliby korzystać załadowcy, ofiarując stawki poniżej minimalnych; jednak armatorzy, zrzeszeni w BIMCO, wolą uwiązać swój tonaż, niż pracować ze stratą, t. j. po stawkach nierentownych.

Właśnie na obecnym zjeździe w Sztokholmie wszyscy członkowie wyrazili swą całkowitą zgodę na utrzymanie dotychczasowych warunków ujętych w Baltwhite Timber Scheme. Jest to najważniejsza uchwała zjazdu, która może się okazać momentem przełomowym w toczącej się dotychczas walce armatorów i załadowców drzewa.

Drugą ważną uchwałą Zjazdu jest przychylne ustosunkowanie się do projektu zorganizowania międzynarodowego wyrównawczego poolu dla trampów powyżej 2500 ton. Projekt ten był przedmiotem obszernej dyskusji.

Norwegia, Szwecja, Holandia, posiadające znaczną ilość trampów mniejszych, pragnęłyby, ażeby projekt poolu uwzględnił niższą granicę pojemności trampów lub też ażeby był utworzony oddzielny pool dla statków poniżej 2500 ton. Pozatym przedstawiciel Norwegii podkreślił, że nikt nie przystąpi do poolu, jeżeli kierować nim będą wyłącznie armatorzy angielscy. Uwagi wypowiedziane o poolu na Zjeździe i zakomunikowane Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej w Londynie przyczynią się niewątpliwie do skonkretyzowania projektu poolu wyrównawczego, tymbardziej, że jest on w zasadzie pożądany przez sfery żeglugowe jako ratunek w obecnym katastrofalnym położeniu na rynku przewozów morskich, z którego jedynym wyjściem jest porozumienie międzynarodowe, zdaniem sfer żeglugowych, w zasadzie możliwe i dojrzałe. Drugim wyjściem z ciężkiej sytuacji byłoby wstrzymanie się od budowy nowych statków. Osiągnięcie międzynarodowego porozumienia w tej sprawie na razie jest jednak nie do pomyślenia.

ŁUSZCZARNIA RYŻU SP. KOMAND. W GDYNI



Wyładowanie ryżu nieluszczonego, przywiezionego wprost z Indii

STAWKI FRACHTOWE W MAJU BR.

Wskaźnik stawek frachtowych sporządzony przez Szwedzki-Handelsbanken (1913=100) wykazuje w maju drobny wzrost wynoszący 1 punkt w porównaniu z miesiącem poprzednim.

Poziom stawek frachtowych w maju jest ok. 42 punkty niższy niż majowy zeszłoroczny i ok. 64 niższy od najwyższego poziomu w wrześniu ub. r.

ZJAZD PRZEDSTAWICIELI PORTÓW EUROPEJSKICH W ANTWERPII

W Antwerpii odbędzie się od 30 czerwca do 2 lipca br. zjazd przedstawicieli portów europejskich, w postaci dni hanzeatyckich, połączonych ze specjalną wystawą hanzeatycką. Nawiązanie do tradycji średniowiecznej organizacji kupieckiej „Hanzy“ wyraża się m. in. w zaproszeniu na zjazd przedstawicieli 64 miast, które w 15-ym stuleciu należały do Hanzy, m. in. Krakowa i Gdańska. **Zaproszono również na ten zjazd przedstawicieli z Gdyni, jako największego portu polskiego.**

Praktycznym celem zjazdu ma być porozumienie się co do sposobu, w jaki należałoby uzgodnić współpracę między portami i nastawić politykę portową w kierunku zdrowej orientacji gospodarczej.

RZĄD JAPOŃSKI SUBSYDIUJE ROZBUDOWĘ FLOTY HANDLOWEJ

Rząd tokiojski ustalił na następne 5 lat w budżecie kwotę 28.800 mil. yen (ok.

42 mil. zł) jako subsydium na budowę większych jednostek floty handlowej. Otrzymanie tego subsydium jest ograniczone nast. warunkami: trzeba być obywatelem japońskim i budować statek tylko na stoczni japońskiej, nie niżej pojemności 26.000 brt i szybkości 24 węzłów, kt. będą uruchomione na pewnych liniach, uzgodnione z ministrem komunikacji.

DALSZY WZROST UWIĄZANEGO TONAŻU

Niepomyślna sytuacja na rynkach frachtowych pociągnęła za sobą stale powiększenie tonażu nieuruchomionego, w przeciwieństwie do roku ub., który wykazał tendencję ku zmniejszeniu.

Uwiązany tonaż światowy na dz. 1 stycznia 1938 r. wynosił 1.755.000 t., a już 1 kwietnia rb. powiększył się do 2.216.000 t., aby do 1 maja skoczyć o dalsze 450 tys. ton na 2.662.000 t.

STRATY W ŻEGLUDZE ŚWIATOWEJ W MARCU RB.

Wg. Bureau „Veritas" wykreślono z rejestru floty światowej 54 parowców o poj. 103.352 brt, 8 motorowców p. 6.211 brt, 4 żaglowce — 3.775 brt. Razem 113.338 brt. Pierwsze miejsce zajęła Anglia — 24 jednostek, drugie St. Zjed. 14, dalej Niemcy — 6, Japonia — 3, Turcja — 3, Francja — 4, Norwegia — 2, a Chiny, Dania, Holandia, Grecja, Włochy, Panama, Hiszpania, Szwecja i Jugosławia po 1-ym.

RUCH W KANALE SUEZKIM

w I kwartale i kwietniu 1938 r.

Po bardzo pomyślnym rozwoju ruchu w kanale suezkim w r. 1937, pierwszy kwartał roku bież. wykazuje lekkie osłabienie w obu kierunkach. W okresie sprawozdawczym przepłynęło przez kanał 1.630 jednostki, pojemn. 9.016.497 nrt, wobec 1.679 j. pojemn. 9.056.419 t. Na 1-ym miejscu stała bandera angielska, dalej włoska, niemiecka, holenderska, francuska itd.

Obrót towarowy w tym okresie wyniósł 7.384 tys. t wobec 7.861 tys. t w r. ub.

Miesiąc kwiecień przyniósł dalsze silne osłabienie ruchu w kanale. Przeszło przez kanał 516 statków z 3.456 nrt, co stanowiło spadek o 17.8% w stosunku do IV. 37. Jeszcze silniejsze znaznaczyło się osłabienie ruchu towarowego, kt. wynosił 2.437 tys. t wobec 3.151 tys. t w r. ub., co oznacza 22.6%-owy spadek.

Rada Zarządzająca Tow. Kanału projektuje, drugą już od października 1936 r. obniżkę opłat tranzytowych, która ma wejść w życie jeszcze w roku bieżącym.

OBRÓT TOWAROWY W PORTACH ADRIACKICH

(Venecja, Triest, Fiume) wykazał w I kwartale rb. wzrost w porównaniu do I kw. r. ub.

Przywóz

	1937	1938
Venecja	759.004	880.097
Triest	451.171	547.410
Fiume	70.758	100.465
razem	1.280.933	1.527.972

Wywóz

	1937	1938
Venecja	187.150	162.615
Triest	201.798	216.798
Fiume	81.191	83.148
razem	470.139	462.561

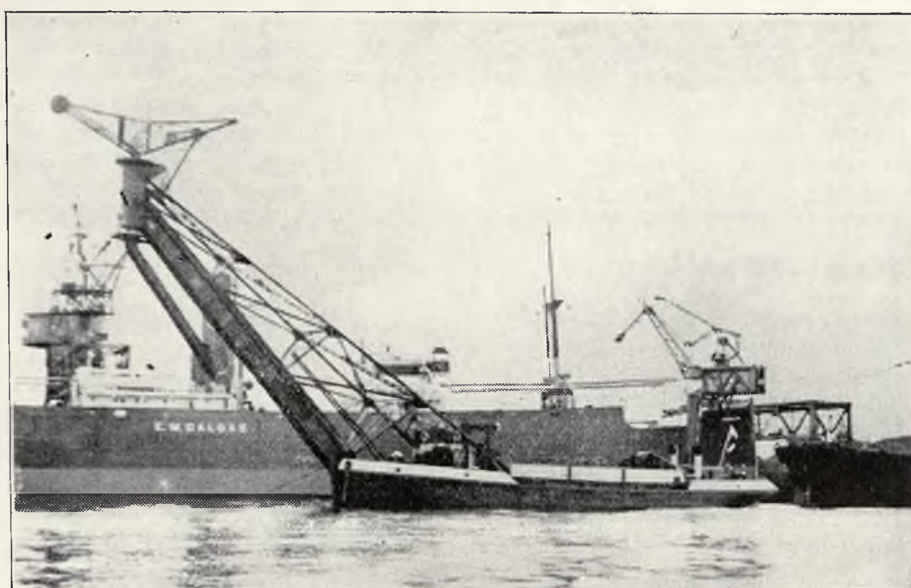
WYKORZYSTANIE PORTU TRIESTEŃSKIEGO PRZEZ NIEMCY

Podpisany ostatnio w Berlinie włosko niemiecki układ gospodarczy reguluje m. in. sprawy portu triesteńskiego. Przywilej strefy wolnocłowej w tym porcie, przyznany w swoim czasie Austrii, nie został utrzymany, natomiast Włochy wprowadzą specjalne taryfy preferencyjne dla niemieckich towarów, kierowanych do Triestu. Niemcy ze swej strony zagwarantowały Włochom wywóz przez ten port 1 miln. ton swoich towarów rocznie. „Corriere della Sera", omawiając układ ten pisze, że porozumienie obejmuje również handel Niemiec z portami włoskimi na Adriatyku. I tak obroty z Bawarią i Tyrolem kierowane będą przez Wenecję, a z pozostałej części Austrii iść będą do Triestu i Fiume. Dziennik zaznacza, że układ ten nie posiada charakteru definitywnego i podobnie jak inne, dawniej zawarte układy, będzie dostosowywany co pewien czas do wymogów życia.

FLOTA HANDLOWA U. S. A.

Obecna flota handlowa Stanów Zjednoczonych A. P. składa się z 1975 jednostek o ogólnej pojemności 10.862.028 t. (w tej liczbie tylko statki ponad 2.000 brt.), w tym 2.447.771 brt w żegludze wielkich jezior. W budowie, wg ostatnich danych statyst. znajduje się 396.430 brt, przeważnie to statki - tanki.

10 milj. ton floty amerykańskiej nie zalicza się do młodej. Z 1.404 parowców tylko 91 mają mniej niż 10 lat, 269 — ponad 20 lat, a większość 993 mają midzy 15—20 lat. Dużo starsza jest flota z wielkich jezior, gdzie z 448 jednostek, 371 mają więcej niż 20 lat. Statki te, odpowiednio do wieku naturalnie gorsze posiadają wyposażenie techniczne, oraz bardzo mała ilość posiada motory i napęd elektryczny.



Bunkrowiec „Progress I" został zbudowany w Holandii i zakupiony przez firmę Morski Eksport Węgla, Sp. z o. o. w Gdyni w miesiącu marcu 1938. Po zmontowaniu tegoż przez Stocznię Gdyńską rozpoczął pracę z dniem 1 maja. Posiada 2 maszyny o sile 125 KP każda. Nośność 600—650 t. węgla bunkrowego. Zdolność przeładunkowa w zależności od trymerki na bunkrowanym statku od 75—200 ton na godzinę. Przy pracy na jedną zmianę może statek w ciągu miesiąca zabunkrować 15—20.000 ton węgla. Załoga bunkrowca składa się z 28 ludzi

ŻEGLUGA ESTOŃSKA

Na ostatnio odbytym walnym zebraniu Związku Armatorów przedłożono sprawozdanie z rocznej pracy żeglugowej, z którego wynika, że pomimo zacharterowania „ na czas" pewnej ilości statków i wobec tego niewykorzystania w całej rozciągłości zwyżki stawek frachtowych, jaka miała miejsce w ciągu 9 pierwszych miesięcy, jednak przeciętny zarobek żeglugi w roku ubiegłym był zadawalający. Obecnie jednak wobec braku przewozów i trwającego spadku stawek frachtowych wielka ilość tonażu jest uwiązana, np. na 1 maja 48.000 brt (1. IV. 45.000), tj. trzecia część estońskiej floty handlowej. Zatym rok bieżący może się okazać deficytowym dla żeglugi estońskiej.

SYTUACJA FINANSOWA DUŃSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

Sprawozdanie Stowarzyszenia duńskich armatorów za r. 1937 wykazuje zarobki frachtowe brutto, osiągnięte przez duńskie parowce i motorowce wyłączając żaglowce wynosiły w roku sprawozdawczym ok. 275 mil. kor. (w 1936 r. — 190 mil. kor.), a wraz z time-charterami po przeliczeniu, ogólną sumę 307 mil. kor. (215 mil. kor. w 1936 r. i 201 mil. kor. w 1935 r.). Przeważająca część tych zarobków — ok. 225 mil. kor. pochodzi z przewozów pomiędzy portami obcymi. Sprawozdanie analizuje wyniki finansowe 13 głównych duńskich towarzystw żeglugowych stwierdzając, że corocznie duża część zarobków przelewana jest na różne fundusze rezerwowe dla wzmocnienia ich finansowej pozycji. Od r. 1936 tych 13 towarzystw podniosło swój kapitał akcyjny o 2,6 mil. kor. a kapitały rezerwowe o 10 mil. kor. Wzrosła coprawda i dywidenda o ok. 12,6 % jednakże przeciętna dywidenda za ostatnie 16 lat nie przekracza 5,8%. Tonaż tych towarzystw zmniejszył się na przestrzeni ostatnich 10 lat z 540 tys. brt (w 1927 r.) do 460 tys. brt.

FLOTA HANDLOWA ZSRR

Rozwój sowieckiej floty handlowej wykazał dopiero w ostatnich latach większe postępy. Podczas powstania w r. 1920 państwowej floty handlowej, tonaż jej wynosił 260.000 ton, po ośmiu latach powiększył się tylko do 336,000 t a koniec roku ubiegłego, skutkiem silniejszego tempa w rozwoju, wykazał 1.250.000 t.

Udział rosyjskiej floty handlowej w wywozie r. 1913 wynosił 7.7%, w r. 1931 — 4.1% i wzrósł do r. 1936 do 33,1%, a w przywozie, z 15,9% z przed wojny, udział jej, w r. 1930 zwiększył do 44,3%, następnie po podniesieniu w r. 1933 do 88,6%, spadł do 67,4% w r. 1935, aby już w r. 1936-ym podnieść się znów do 73,0%.

RUCH W KANALE PANAMSKIM w m. III. 38.

Przeszło przez kanał w tym okresie 623 statki, wobec 675 w III. r. ub. W ciągu roku, od 1. IV. 37 — 1. IV. 38 przepłynęło przez kanał 5.616 jednostki o p. 28.618.330 t wywożąc ładunek 28.949.400 t, z których opłaty kanałowe pobrane zostały w wysokości 4.806.877 £ ang. W tym samym okresie 1936/37 ilość statków wyn. 5.349 z 27.178.831 t, ładunek 27.143.642 t, a opłaty 4.564.452 £ ang.

OGÓLNE OBROTY PORTÓW MORZA PÓŁNOCNEGO —

(Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Brema, Emden) powiększyły się w I kwartale 1938 r. o 5.4%, z 23.68 mil. ton do 24.94 mil. ton, wskutek ożywienia w przeładunkach towarów masowych, natomiast drobnica w tym okresie pozostała bez zmian.

Ogólny obrót I kwartał
w 1000-ch ton

	1937	1938	Wzrost %
Rotterdam	9103	9277	+ 1.09
Hamburg	5770	6130	+ 4.1
Antwerpia	5831	5590	— 6.2
Brema	1801	2276	+ 26.4
Emden	1178	1693	+ 43.7

P r z y w ó z

	1937	1938	Wzrost %
Rotterdam	4877	5698	+ 16.8
Hamburg	3824	4307	+ 12.7
Antwerpia	3080	3148	+ 2.2
Brema	734	941	+ 28.2
Emden	614	890	+ 45.0

Na wzrost przywozu wpłynął powiększony import rudy, przeznaczonej dla przemysłu nadreńskiego i Zagłębia Ruhr oraz większe zapotrzebowanie zboża, kt. skierowane do Bremy i Emden, kosztem Antwerpii.

W y w ó z spadł we wszystkich portach z wyjątkiem Bremy i Emden z powodu zmniejszenia się eksportu drobnicy, a w Rotterdamie specjalnie przez osłabiony wywóz węgla niemieckiego.

W y w ó z

	1937	1938	Wzrost %
Rotterdam	4226	3579	— 15.3
Antwerpia	2751	2442	— 11.2
Hamburg	1946	1823	— 6.3
Brema	1067	1335	
Emden	564	803	

Wywóz wyrobów niemieckich przez Rotterdam i Antwerpię wyniósł w pierwszym kwartale 479 tys. ton, to znaczy, że 38% całego eksportu fabrykatów niemieckich idzie przez te porty.

PRACA PORTU AMSTERDAMSKIEGO w I kwartale rb.

przedstawia się następująco: przywóz 795.497 t (849.812 r. 37), wywóz 293.696 t (313.298), tranzyt 871.317 t (777.563). R u c h statków w kwartale sprawozd.: weszło do portu 856 o pojemn. 5.446.400 brt (727 statków pojemn. 5.007.100 w I kw. 1937).

RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH

(Hamburg, Brema, Lubecka, Szczecin, Królewiec i Emden) w I kwartale rb. sięgał 21.38 mil. nrt i był nie tylko o 2.8 mil. t większy od tego samego okresu r. ub., ale przekraczał też dotychczasową rekordową liczbę z r. 1930 o 5.3%. Pierwsze miejsce zajmuje bandera niemiecka, dalej Anglii, Danii, Holandii, Norwegii, Szwecji, U. S. A. **W m-cu maju** weszło do Hamburga 1664 statków o pojemn. 1.875.666 nrt wobec 1713 st. pojemn. 1.862.600 nrt. Wyszło z portu 1.718 st. 1.860.938 nrt wobec 1748 st. 1.757.469 w r. ub.

RUCH STATKÓW W PORTACH BRYTYJSKICH W I KWARTALE 1938

wykazał lekki wzrost. Weszło do portów 19.090 statków o pojemn. 27.368.488 nrt wobec 19.027 st. pojemn. 27.127.013 nrt w tym samym okresie r. ub. Wyszło z portów 18.994 o pojemn. 27.486.156 nrt wobec 18.974 st. (27.336.310).

RUCH STATKÓW W PORTACH GRECKICH

w I kwartale rb. był znaczniej ożywiony niż w tym samym okresie r. 1937. Weszło do portów 630 statków pojemności 1.176.000 t i wyszło 500 st. pojemn. 1.035.000 t. Pierwsza pozycja wzrosła o 96 tys. ton, a druga o 67 tys. ton.

RUCH STATKÓW W ANTWERPII W MAJU 1938 R.

Weszło do portu 976 statków, pojemn. 2.061.279 t, wobec 1039 st., pojemności 2.168.812 t. w maju r. ub. W ciągu pierwszych pięciu miesięcy br. weszło do portu o 121 statków pojemn. 393.587 t mniej niż w tym okresie r. ub. Bandera niemiecka zajęła 1-e miejsce, dalej angielska, francuska, holenderska, norweska i belgijska.

HANDEL NIEMIECKI WYCOFUJE SIĘ Z PORTU W ANTWERPII

Władze portu antwerpijskiego zostały powiadomione oficjalnie, że okręty Norddeutscher Lloydu udające się do Indyj i na Daleki Wschód nie będą w przyszłości zawijać do portu antwerpijskiego. Stoi to w związku z większą konkurencyjnością Rotterdamu, korzystającego z opieki i wydatnej pomocy materialnej rządu. Prasa belgijska uderzyła z tego powodu na alarm i wydaje się rzeczą prawdopodobną, że rząd belgijski zdecyduje się udzielić portowi w Antwerpii pomocy, analogicznej do tej, jaką rząd holenderski okazuje Rotterdamowi. Spodziewać się również należy na ten temat rokowań z rządem Rzeszy.

SZWEDZKA ŻEGLUGA HANDLOWA

Dopiero co ukazało się oficjalne sprawozdanie o szwedzkiej żegludze handlowej za r. 1936. Podajemy ważniejsze dane z tego sprawozdania.

Szwedzka flota handlowa zmniejszyła się w r. 1936 o 22.320 brt., co stanowi 1,4% ogólnego tonażu przy końcu roku 1.572.410 brt. Cała flota składa się w 58,5% z parowców, w 36,3% z motorowców, w 4.8% ze zmotoryzowanych żaglowców i wreszcie w 0,4% z żaglowców. W r. 1913 stosunek ten wyrażał się odpowiednio liczbami 84,3, — 0,9, — 0,4, — 14,4.

W ciągu roku w skład floty weszły nowozbudowane w Szwecji statki pojemności 12.720 brt (34.835 brt w r. poprzednim) oraz zakupione zagranicą w ilości 34.466 brt. Natomiast ubyło z floty 53.857 brt sprzedanych zagranicę (77.261 w roku poprzednim), 9.277 brt statków zaginionych (9.527). Morska flota (statki powyżej 100 brt) liczyła 1.219 statków pojemności 1.509.177 brt, w tym oceaniczna flota (statki powyżej 2.000 brt) liczyła 185 statków pojemności 833.119 brt wobec 129 statków i 408.813 brt w 1913 r. W 1913 r. największy statek liczył 7.967 brt, a w 1936 r. — 21.255 brt, poza tym w roku sprawozd. były już 3 statki wielkości od 10.000 do 14.999 brt oraz 4 statki wielkości 15.000 brt i więcej.

Przeciętna wielkość statku nieznacznie się zmniejszyła 699,5 ton (wobec 701,9 ton); przeciętna wielkość parowca wynosiła 958,3, motorowca — 1.467,0 i żaglowca — 91,9 ton.

Podział floty wg wieku wykazywał w 1936 r. 24,5% statków w wieku poniżej 10 lat (23,6), 33,5% w wieku od 10 do 19 lat (34,3) oraz 42,0% w wieku ponad 20 lat (42,1%). Załoga floty wraz z oficerami wynosiła 22.217 osób, czyli o 46 osób więcej niż w 1935 r. Zużycie paliwa dla parowców wynosiło 1.263.516 ton węgla, w tym 27,1% ze składów Szwecji, 72,9% — z zagranicznych składów oraz paliwa płynnego 40.248 ton, w tym 0,7% ze składów w Szwecji. Motorowce zużyły ropy etc. około 281.399 t, w tym 39,8% z składów w Szwecji. Żaglowce zmotoryzowane zużyły 13.333 t ropy i nafty. W żegludze między Szwecją a portami zagranicznymi klarowanie statków na wejściu i wyjściu obejmowało ogółem 42,3 mil. net., tj. 10,8% więcej niż w r. poprzednim. Zwyżka ta stoi w związku z ogólnym polepszeniem się konjunktury. Udział floty szwedzkiej w ogólnym ruchu statków w portach szwedzkich wynosił 42,8% wobec 44,6% w 1935 r. i 49,6% w 1913 r. Zwiększył się natomiast w 1936 r. udział bandery norweskiej, finlandzkiej, niemieckiej i holenderskiej, a zmniejszył — duńskiej i angielskiej.

Ogólny tonaż statków szwedzkich odwiedzających zagraniczne porty w 1936 r. wynosił 66,2 mil. ton, z czego 67% przypada na porty europejskie; stosunek ten w 1913 r. wynosił 91,7%. Natomiast w tymże czasie wzrósł udział portów amerykańskich z 2,7% w 1913 r. na 17,9% w 1936 r. Wartość ogólna floty handlowej wynosiła w 1936 r. 464,4 mil. kor., czyli o 17,8 mil. kor. więcej niż w 1935 r. Wartość jednej tony brutto wynosiła — przeciętnie dla parowców — 233 kor., dla motorowców 410 kor., dla żaglowców zmotoryzowanych 211 kor. i dla żaglowców zwykłych — 86 kor.

Zarobki floty handlowej z frachtów w 1936 r. zwiększyły się w porównaniu z rokiem poprzednim o 14,7 mil. kor. czyli o 5,3% i wynosiły 294,57 mil. kor., a z wynajmu statków „na czas“ — 16,26 mil. kor. W zarobkach z frachtów 86,2% przypada na żeglugę zagraniczną, z tego 35,9% przypada na żeglugę między Szwecją a Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią, zajmującymi pierwsze miejsce w żegludze zagranicznej szwedzkiej floty handlowej. (GAM).

SZWECJA ZAOPATRUJE SIĘ W PALIWO PŁYNNE

W związku z wzrastającym popytem na paliwo płynne w Szwecji, kraju nie posiadającym źródeł naftowych lub pokładów węgla, powstaje tam poważny problem dostatecznego zaopatrywania kraju w paliwo płynne. Niedawno był rozpatrywany projekt firmy O. Wallensius dotyczący budowy czterech statków cystern mających zapewnić (razem z obecną flotą tankową, kt. posiada 172.800 brt) dowóz potrzebnej ilości paliwa. Projekt ten jednak spotkał się z krytyką szczególnie z powodu jego założeń finansowych, wymagających 90% subwencji jak również wskutek nierozwiązania problemu zaopatrywania kraju w paliwo płynne na wypadek wojny; jak wiadomo bowiem z doświadczenia ostatniej wojny dostawa paliwa drogą morską nie jest pewna. To też obecnie powstał w Szwecji inny projekt, mianowicie przedsiębiorstwo armatorskie „A. B. Nordstjernan“ proponuje założenie wielkiej rafinerii ropy naftowej w Nynaeshamn, porcie na południe od Sztokholmu, kosztem 10 mil. kor. (w tym 6 mil. koron pożyczki państ.) oraz podobnej rafinerii na zachodnim wybrzeżu Szwecji. Zakłady w Nynaeshamn miały by przerabiać rocznie 300.000—400.000 ton ropy, wytwarzając między innymi 100 tys. ton benzyny.

STREFY WOLNOCŁOWE W PORTACH FRANCJI

Z ostatnio ogłoszonych przepisów prawnych o tworzeniu strefy wolnocłowej w portach francuskich wynika, że może ona powstać w drodze dekretu Rady Państwa na prośbę Izby Handlowej lub Zarządu portu autonomicznego. Dekret ten określałby czynności, jakie będą dozwolone w strefach, ustalałby opłaty, oraz drogą cesji przekazywałby strefę wolną albo Izbie albo portowi autonomicznemu, zobowiązując jednocześnie koncesjonariusza do eksploatacji strefy według ustalonych warunków. W strefach wolnocłowych, które by miały w ten sposób powstać w portach francuskich, będą dozwolone następujące czynności: Wszelkie operacje jak: sortowania, mieszania, zestawiania, dzielenia, rozdrabniania, mielenia, proszkowania, suszenia oraz wszelkie inne, które ustalą dekrety wydane na zasadzie przedłożeń Ministerstwa Finansów w porozumieniu z Ministerstwami Handlu oraz Rolnictwa. Również dozwolone jest manipulowanie tytoniem zagranicznym.

Natomiast dla stref wolnocłowych zakazane są, prócz towarów niebezpiecznych i zagrażających zdrowiu, których przewóz uregulowany jest specjalnymi przepisami, 1) towary pochodzące z krajów dotkniętych zarazą, 2) produkty, towary i środki żywnościowe, jak zboże w ziarnie, wyroby obce z fałszywym wskazaniem pochodzenia, obce margaryny z domieszką środków barwiących, spirytus obcego pochodzenia, obce wina w naczyniach ze znakami pochodzenia dającymi się usunąć; niektóre konserwy ryb, jarzyn, śliwki, orzechy, które nie odpowiadają przepisom prawnym, wyroby obce nie noszące znaków pochodzenia wymaganego przez ustawę z 20/IV. 1932, proch i środki wybuchowe.

KRONIKA PORTOWA

Nie tylko sezon letni i święta pociągając co rok do Gdyni niezliczoną ilość wycieczek spowodowały, iż ruch turystyczny z całego kraju w m. ubiegłym był bardzo ożywiony, ale Gdynia dziś już ma swoją ustaloną opinię, poza tym, jako miasto zjazdów. Gościliśmy bowiem w okresie sprawozdawczym szereg poważnych zjazdów jak np. XXVI zjazd pełnomocników Zw. „Społem" z udziałem 900 osób z całej Polski oraz przedstawicieli spółdzielczości szwedzkiej, słowackiej, polskiej w Niemczech i obecnością v-ministra Rolnictwa i Reform Rolnych min. Wierusz-Kowalskiego. X-ty Zjazd Zw. Prawników i Ekonomistów Kolejowych R. P., gdzie gospodarzem był dyrektor Pomorskiego Okręgu P. K. P. inż. Dobrzycki. Po dwudniowych obradach uczestnicy zwiedzili miasto, port i wybrzeże.

Polska YMCA odbyła swoje doroczne walne zebranie również w Gdyni, aby jednocześnie umożliwić uczestnikom zjazdu zapoznanie się z osiągnięciami tutejszego oddziału w Szwajcarii Kaszubskiej, gdzie nad jeziorem Ostrzyckim powstał piękny obóz dla młodzieży.

Odwiedzili też Gdynię i oglądali port uczestnicy Międzynarodowej Kolejowej Konferencji Taryfowej, która odbyła się w Warszawie. W skład tej wycieczki wchodzili przedst.: Francji, Belgii, Niemiec, Rumunii i Łotwy. Bawiła tu również naukowa wycieczka 120 studentów V kursu medycyny Uniwersytetu Warszawskiego, a z Gdańska wycieczka pracowników Rady Portu i Dróg Wodnych z rodzinami, która ze szczególnym zainteresowaniem oglądała motorowiec „Batory". Przejazdem z Kopenhagi do Warszawy delegacja duńska na konferencję handlową, zatrzymała się w Gdyni, gdzie w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego i konsula duńskiego dyr. L. Byczkowskiego zwiedziła port. 18 bm. przybył delegat norweskich władz morskich inż. Johan M. Scheen z Trondheim, celem przeprowadzenia badań nad zapiaszczeniem portów bałtyckich. Uczony norweski zwiedził w towarzystwie przedstawiciela Urzędu port gdyński i port we Władysławowie, a po kilkudniowym pobycie w Gdyni udał się w dalszą podróż do portów bałtyckich.

Młody nasz port, ze względu na swój rozwój, wzbudza duże zainteresowanie zagranicą, nic też dziwnego, że ostatnio odwiedzają go dziennikarze, publicyści i uczeni z dalekich krajów. Tak np. portugalski dziennikarz red. „Avoz" Pedro Correia Marques, zwiedził port i urządzenia, udając się przez Gdańsk w dalszą podróż po Polsce. Z odwiedzin prasy należy wymienić 2-ch dziennikarzy estońskich: red. „Uus Eesti" Ewald Tammbaan i red. „Paevaleht" Peeter Krusten z Tallinna, którzy zwiedzili port i miasto i udali się motorowcem „Batory" do Tallinna.



Port w nocy

20. VI. przyjechali do Gdyni bawiący obecnie w Polsce dyrektor Sekcji Ekonomicznej Ligi Narodów dr. Piotr Stoppani wraz z członkiem tejże Sekcji dr M. Baumont w towarzystwie radcy Ministerstwa Spraw Zagranicznych p. Zbigniewa Jakubskiego.

Goście złożyli wizytę w Urzędzie Morskim, gdzie wysłuchali referatów na temat zagadnień gospodarczo-portowych dyrektora Urzędu inż. St. Łęgowskiego oraz przedstawiciela Izby Przem.-Handl. p. Godlewskiego. Następnie zwiedzili port i jego urządzenia oraz Obóz Emigracyjny — po czym odjechali z powrotem do Warszawy.

Pp. Stoppani i Baumont bawią w Polsce z inicjatywy Sekretarza Generalnego Ligi Narodów celem zapoznania się z polskimi problemami demograficznymi i emigracyjnymi na tle ogólnych stosunków gospodarczych w Polsce.

GDYNIA NAWIĄZUJE KONTAKTY GOSPODARCZE Z KŁAJPEDĄ

Po unormowaniu stosunków polsko-litewskich gdyńskie sfery gospodarcze coraz więcej interesują się ewentualnymi możliwościami rozwoju stosunków handlowych pomiędzy obu krajami. Ostatnio powrócił z Kowna i Kłajpedy dyrektor gdyńskiej firmy transportowej „Bandera", który nawiązał kontakty z tamtejszymi sferami gospodarczymi, gdzie został bardzo życzliwie przyjęty. Wspomniana firma gdyńska nosi się z zamiarem utworzenia oddziału w Kłajpedzie, który zająłby się specjalnie spławem drzewa. Projektowano poza tym jest uruchomienie własnego traktatu. Również bawili w Kłajpedzie przedstawiciele gdyńskich sfer portowych w osobach prezesa komisji morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej J. Rummla, dyrektora firmy „Bergtrans" Svendsena oraz dyrektora Zw. Interesentów Portu Kasprowicza, kt. udając się na bałtycką i międzynarodową konferencję w Sztokholmie, podczas postoju statku „Marienholm" złożyli wizytę dyrektorowi portu kłajpedzkiego Slizysowi, kapitanowi portu Daugirdasowi oraz prezesowi tamtejszej Izby Przem.-Handl. Scharffertowi.

Z REJESTRU MARYNARKI HANDLOWEJ

W nr. 128 „Monitora Polskiego" z dn. 7 czerwca ukazało się ogłoszenie Sądu Grodzkiego w Gdyni o wpisaniu do rejestru statków handlowych morskich motorowca jednośrubowego „Rozewie", o międzynarodowym sygnale poznawczym „SOBL".

W tym samym numerze „Monitora" znajduje się ogłoszenie Sądu Grodzkiego w Gdyni o wpisaniu do rejestru statków handlowych morskich motorowca jednośrubowego „Oksywie", o międzynarodowym sygnale poznawczym „SOBK".

Sąd Grodzki, jako Sąd Morski, dał ostatnio również do ogłoszenia w ‚Monitorze Polskim" o wpisaniu do rejestru statków handlowych morskich bunkrowców „Polmin I" i „Polskarob" — „Robur VII".

Żegluga

KOMUNIKACJA OKRĘTOWA Z PORTAMI DALEKIEGO WSCHODU

W połączeniach okrętowych między Gdynią i portami Dalekiego Wschodu nastąpiła ważna dla eksporterów polskich zmiana w kierunku usprawnienia tej komunikacji. Mianowicie „Far East Line" począwszy od maja br. zwiększyła ilość odjazdów z Gdyni w ten sposób, że statki tej linii odchodzić będą bezpośrednio do portów Straits Settlements, Chin i Japonii w odstępach 2-tygodniowych. Ładunki przyjmowane są do następujących portów: Port Said, Port Sudan, Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Taku Bar (Tientsin), Dairen, Moji, Kobe, Osaka, Yokohama. Zwiększenie częstotliwości odjazdów z Gdyni na Daleki Wschód ułatwi niewątpliwie eksporterom polskim dostawy towarów na te rynki.

* * *

Polska Agencja Morska otrzymała przedstawicielstwo linii kolejowej „Baltimore and Oho Railroad" obejmującej swoją siecią najważniejsze miasta Ameryki Północnej, jak Bufallo, Chicago, Filadelphia, Baltimore i inne.

NOWE POLSKIE TOWARZYSTWO ARMATORSKIE

Do rejestru handlowego w Warszawie została zapisana nowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą: „Towarzystwo Żeglugi Morskiej Henryk Komarnicki i Spółka, Sp. z o. o." z kapitałem 12.000 zł. Zarząd wymienionej spółki armatorskiej stanowią Henryk Komarnicki i Alfred Frydman.

PRZEWOZY NA POLSKICH LINIACH OKR.

Przewozy na statkach linii regularnych **„Żeglugi Polskiej"** w m. maju br. wyniosły ogółem 33.978 ton, przy 46 podróżach, w tym w eksporcie przewieziono 18.870 ton, w imporcie 14.104 ton — tranzyt — 284 ton i obrót między portami obcymi — 720 ton. **Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe"** w m. maju przewiozło na liniach regularnych 9.194 ton, w tym 42 konie do Anglii. Pasażerów w m. maju na statkach „Polbrytu" przewieziono 617 osób.

Przewozy na statkach trampowych Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego" wyniosły w m. ub. ogółem 39.534.3 ton, w tym wywieziono z Polski:

węgla	15.940 t
żelaza	2.946.3 t
biel cynkowa	15 t
przędza wełniana	1,3 t
razem	18.902.6 t

w przywozie do Polski:

ruda	13.980 t
tomasyna	2.847 t
cytryny	501,5 t
korek	196.6 t
żywica	212.3 t
trawa morska	138.8 t
wełna	105.4 t
sardynki	6.1 t
razem	17.987.7 t

Przewóz między portami obcymi:

węgiel	2.644 t

„Polskarob" — Polsko - Skandynawskie T-wo Transportowe S. A.: w m. ub. przewiozło na swych statkach przez Gdynię — 33.388 t, między portami obcymi 8.568.5 ton. Razem — 41.956.5 ton. Wywieziono do: Szwecji — 24.195.5 ton, Norwegii — 3.200 ton, Belgii 3.150 ton, Holandii — 5.488.5 ton, Francji — 2.745 t, Danii 3.177 t.

Bilanse polskich towarzystw okrętowych

W tych dniach ogłoszone zostały bilanse polskich towarzystw okrętowych, które niżej podajemy: Gdynia—Aemeryka L. Ż. S. A.:

GDYNIA—AMERYKA L. Ż. S. A.

Wartość aktywów i pasywów zbilansowano globalną sumą 140.210.466,06 zł. Rachunek zysków i strat zamknięto sumą 32.075.833,32 zł. Majątek stały Spółki wnosi 52.287.435,14 zł, w tym wartośc statków ponad 41 mil. zł, zaś wartość statków będących w budowie ponad 10 mil. zł. Kapitał zakładowy Spółki wynosi 9.000.000 zł, kapitał amortyzacyjny, po dopisaniu w roku sprawozdawczym sumy 1.779.837,35 zł wynosi 4.455.826,02, Koszty eksploatacyjne w roku operacyjnym wyniosły 26.827.284,50 zł, wpływ z przewozu pasażerów i towarów ponad 31 mil. zł.

Zwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszów Spółki postanowiło wykazaną w bilansie na r. 1937 stratę w kwocie 39.734,09 zł przenieść na rok następny.

„Monitor Polski" 136

POLSKO-BRYT. TOW. OKR. S. A.

W dniu 30 maja 1938 r. odbyło się w Warszawie Walne Zgromadzenie Akcjonariuszów Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. w Gdyni. Walne Zgromadzenie akcjonariuszy zatwierdziło bilans Tow. za rok 1937.

W aktywach — 1) Majątek stały zł 8.601.697,29, 2) majątek płynny zł 7.836.471,83, razem 16.438.169,12 zł.

W Pasywach — 1) 11.942.714,95 zł, 2) Kapitał amortyzacyjny zł 2.745.041,62, 3) zobowiązania zł 1.650.769,14, fundusze i zobowiązania specjalne zł 99.643,41, razem zł 16.438.169,12.

Walne Zgromadzenie dokonało wyboru Rady Nadzorczej w nast. składzie:

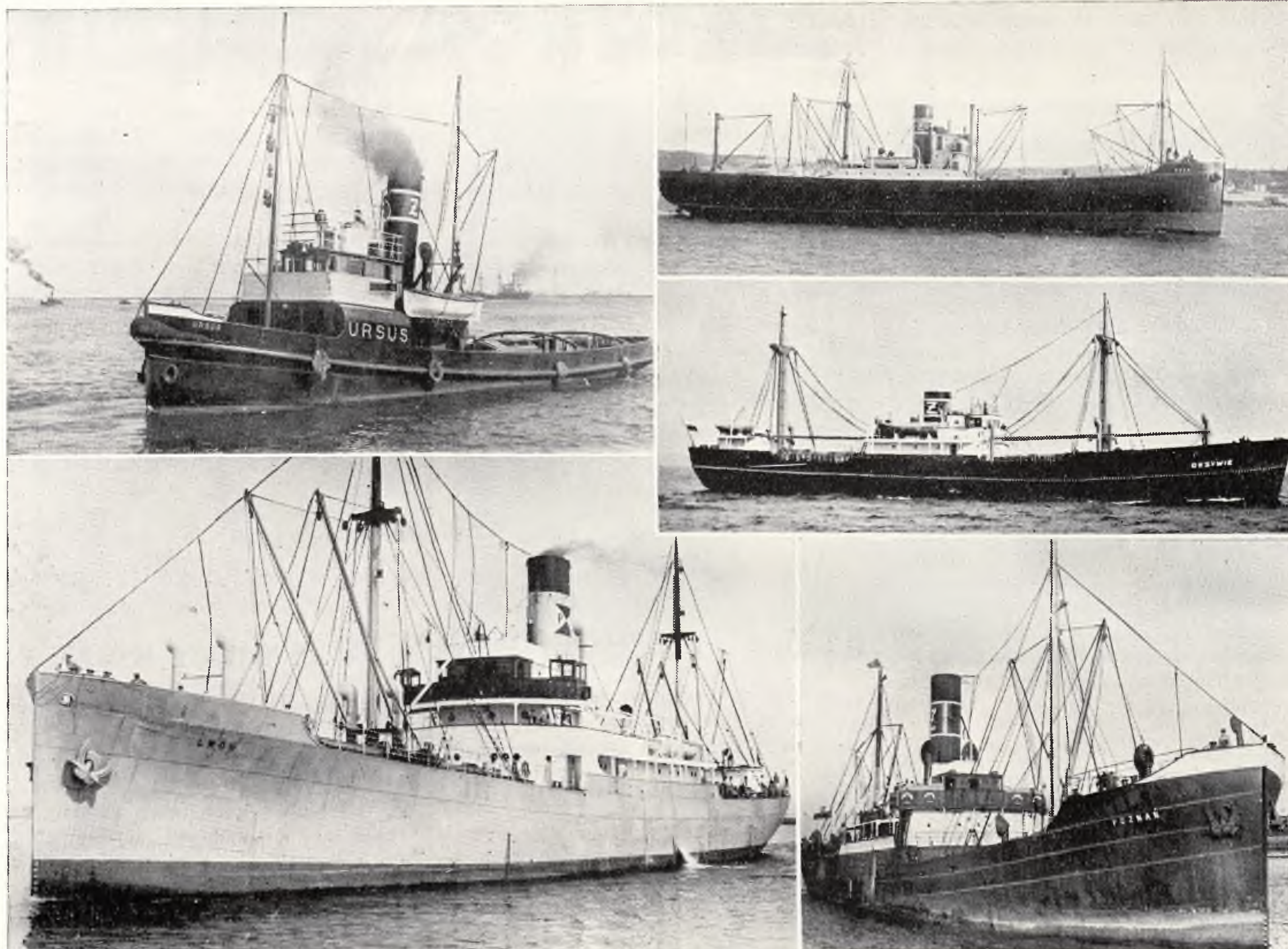
Prezes Kazimierz Stamirowski, wiceprezes Hubert Stanley Holden, oraz członkowie: dyr. Robert Ceceniowski, dyr. Lancelot Manby Hetcalfe Ives, dyr. Stanisław Nowak, nacz. mgr Tadeusz Ocioszyński, dyr. mgr Marian Węgrzynowski, dyr. Marian Turski.

WALNE ZGROMADZENIE S. A. „ŻEGLUGA POLSKA"

zatwierdziło bilans Towarzystwa za rok 1937. W aktywach — 1) majątek stały zł 17.315.976,—, 2) majątek płynny zł 4.786.830,16, razem zł 22.102.806,16; w pasywach — 1) kapitały własne złotych 10.804.583,35, 2) kapitał amortyzacyjny zł 4.152.662,20, 3) zobowiązania zł — 1.847.661,49, 4) fundusze i zobowiązania specjalne zł 4.031.377,35, 5) sumy przechodnie zł 146.521,77, razem 22.102,806,16 złotych.

Walne Zgromadzenie dokonało wyboru Rady Nadzorczej w składzie:

Prezes Wincenty Łącki, wiceprezes mgr Marian Węgrzynowski, dr Zdzisław Borowicz, Robert Ceceniowski, Teodor Dembiński, inż. dr Stefan Kaufman, mgr Tadeusz Ocioszyński, Jerzy Tomorowicz.



Szereg statków floty S. A. Żegluga Polska oraz Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. w Gdyni, które posiadają 20 jednostek towarowo-pasażerskich i towarowych o łącznej pojemności 32.371 BRT. Towarzystwa te utrzymują regularną komunikację okrętową z Gdyni/Gdańska do następujących portów: Antwerpia, Gandawa, Rotterdam, Hamburg, Tallinn, Helsinki, Turku, Mäntyluoto, Vaasa, Stockholm, Malmö, Göteborg, Liepaja, Kłajpeda, London, Hull, Le Havre, oraz do portów południowego i północnego Lewantu.
Powyższy fotomontaż przedstawia następujące statki „Żeglugi Polskiej" oraz Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. ms. „Oksywie", holownik „Ursus"„ ss. „Puck", ss. „Poznań", ss. „Lwów".

KLAROWANIE STATKÓW W GDYNI W MAJU BR.

W maju br. gdyńskie firmy zajmujące się czynnościami maklerskimi dokonały odprawy 509 statków o ogólnym tonażu 488.791 NRT. Na poszczególne firmy przypadło:

	statków	N.R.T.
Polskarob	95	129.932
P. A. M.	68	68.220
Bergtrans	76	58.779
Morski Eksport Węgla	37	28.612
American Scantic Line	9	28.612
M.A.F.G. Reinhold	40	26.898
Rothert i Kiłaczycki	37	25.831
G. A. L.	3	20.477
Polbryt	19	14.997
Żegluga Polska	24	13.193
United Balt. Corp.	4	12.056
Behnke i Sieg	24	11.717
Ocean. Ag. Okr.	4	9.631
Rummel i Burton	30	8.931
Aug. Wolf i Ska	13	4.841
Pantarei	4	4.625
Umip	3	4.230
Paged	5	3.907
Prove	14	3.715
	509	488.791

DALSZE POŁĄCZENIA REGULARNE POD POLSKĄ BANDERĄ

„Żegluga Polska" obok linii lewantyńskiej obsługuje głównie linie regularne z Gdyni i Gdańska do wszystkich państw nad Bałtykiem oraz do portów zachodnio - europejskich, Hamburga, Rotterdamu i Antwerpii. Dotychczas było 8 takich linii, które łączyły bezpośrednio nasze porty z 20 portami basenu bałtyckiego i Morza Półn., nie licząc mniejszych portów, do których zawijały nasze statki warunkowo, w miarę zgłoszeń dostatecznych ładunków.

Ostatnio, w związku z oddaniem do użytku nowych motorowców „Oksywie" i „Rozewie", z których pierwszy obsługuje linię do Hamburga, powstała możliwość rozszerzenia tej linii. Mianowicie statek „Oksywie" ma zawijać również do Gandawy. Będzie to zatem 21 port europejski, obsługiwany regularnie przez polską banderę. Port ten będzie obsługiwany w odstępach 17-dniowych.

YACHTING

Tegoroczny sezon yachtowy rozpoczęty został w pierwszej połowie bieżącego miesiąca wyjazdami yachtów polskich do portów bałtyckich, i przybyciem pod duńską banderą yachtu „Korsar", który zapoczątkował wizyty żeglarzy zagranicznych.

Jedną z najciekawszych wizyt, złożonych przez naszych żeglarzy była pierwwsza, od wielu lat, wizyta 2-ch yachtów polskich z Gdańska w Kłajpedzie. Członkowie wyprawy byli podejmowani przez Yachtklub litewski, kt. zaprosili litewskich żeglarzy do odwiedzenia Gdyni.

Yacht Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie „Krzysztof Arciszewski" wyruszył 18 bm. w 1 rejs, mając na pokładzie 7 studentów ze Lwowa i 1 studenta z Politechniki gdańskiej. Trasa tego rejsu prowadzi przez porty niemieckie, holenderskie, norweskie i duńskie do Szkocji. Z portu Kristjansand „Krzysztof Arciszewski" weźmie udział w organizowanych przez królewski yachtklub angielski wielkich regatach na przestrzeni około 280 mil.

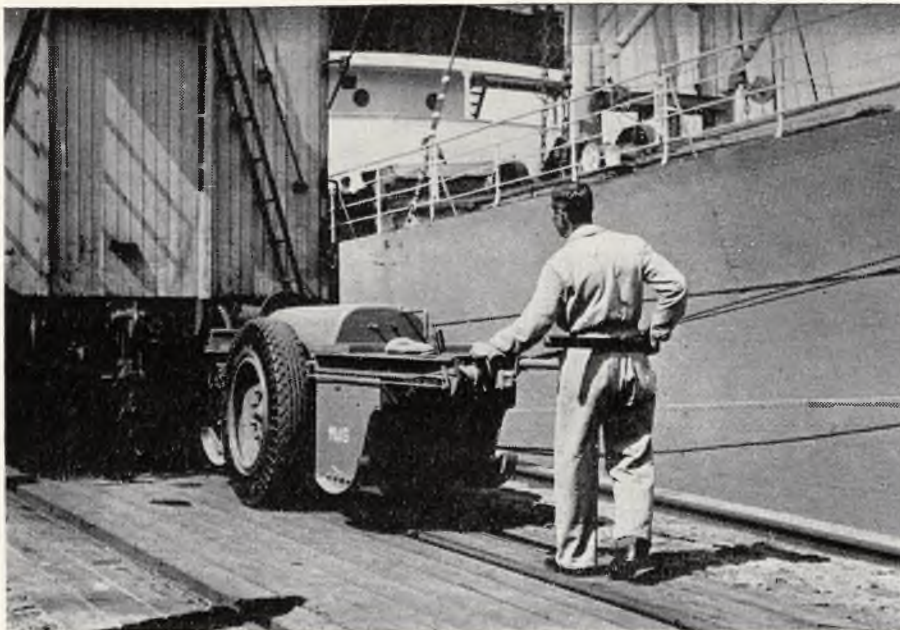
Szkuner harcerski „Zawisza Czarny" również wyruszył ostatnio w drugą tego roku podróż, udając się do Kopenhagi. W tegorocznych podróżach „Zawiszy Czarnego" bierze udział młodzież szkolna, zrzeszona w L. M. i K., która zarezerwowała na statku harcerskim kilkanaście miejsc, w każdej podróży, dla młodzieży szkolnej.

PODRÓŻ ‚DARU POMORZA"

10 bm. wyszedł z Gdyni do Sztokholmu statek szkolny „Dar Pomorza" pod dowództwem kpt. Kowalskiego. Statek udał się na zjazd północno-europejskiego związku statków szkolnych marynarki handlowej, zorganizowany i inicjatywy szwedzkich kół żeglugowych z okazji 80-tej rocznicy urodzin króla Szwecji Gustawa 5-go.

Na „Darze Pomorza", oprócz załogi uczniów kursu wstępnego i pierwszego oraz kursu jungów udali się również do Szwecji dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu L. Możdżeński, radca Stanisław Gebethner, oraz dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej kpt. Stanisław Kosko. Podróż „Daru Pomorza" trwała ok. 2-ch tygodni i w tych dniach statek powrócił do Gdyni.

W związku z ustąpieniem dotychczasowego kapitana „Daru Pomorza" kpt. Maciejewicza, który prowadził statek od chwili zakupu i wychował 13 roczników Państw. Szkoły Morskiej a obecnie objął kierownictwo wydziału specjalnego wyszkolenia przy Państw. Szkole Morskiej, minister Przemysłu i Handlu Roman nadesłał list, w którym oceniając dotychczasową wzorową i chlubną służbę kpt. Maciejewicza wyraził mu specjalne podziękowanie i życzył dalszych najlepszych wyników w pracy na nowym posterunku.



Traktor elektryczny

Uruchomienie traktorów elektrycznych w porcie. Z dniem 1. VI. w porcie gdyńskim uruchomione zostały przez Urząd Morski 2 traktory elektryczne do przetaczania wagonów kolejowych. Traktory te używane być mogą zasadniczo na tych nabrzeżach, które są wybrukowane. Praca traktorów przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia przeładunków zwłaszcza na nabrzeżu Polskim, gdzie przeładowywane są duże ilości bekonów, jaj i innych towarów drobnicowych, które nadchodzą w przesyłkach wagonowych. Po zbadaniu wyników pracy traktorów elektrycznych Urząd Morski zamierza z czasem powiększyć ich ilość.

NASTĘPUJĄCE INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO ZA M. KWIECIEŃ BR.

wykonane zostały:

Roboty drogowe: Na ulicy mola Południowego ułożono bruku z kostki granitowej 1400 m² bruku z kostki granitowej przy dojeździe do magazynu Nr. 9 w Wolnej Strefie.

Wodociągi i kanalizacja: Przy nabrzeżu Oksywskim ułożono 92 m bież. wodociągu i ustawiono studnię czerpalną. Przy ul. Węglowej wykonano przełączenie instalacji wodociągowej do nowego domu dla kranistów.

Roboty naziemne: Przy budowie magazynu Nr. 9 w Strefie Wolnocłowej ukończono wszystkie roboty oraz montaż wind. Przy budowie magazynu Nr. 10 na nabrzeżu Rumuńskim ułożono podłogi w drugiej i trzeciej sekcji, oraz wykonano montaż konstrukcji żelaznej piętra, osadzenie okien i bram żelaznych. Przy budowie domu dla pracowników Urzędu Morskiego na ul. G. Chrzanowskiego wykonywano roboty tynkarskie, układanie ślepych podłóg i izolację cieplną stropów. Przy budowie domu dla kranistów na ul. Węglowej wykonywano tynki zewnętrzne.

Przy budowie poczekalni dla robotników i stacji transformatorowej na ul. Rumuńskiej wykonano fundamenty oraz częściowo ściany parteru. Przy budowie magazynu i biur firmy „Bananas" przy ul. Polskiej wykonano ścianki działowe części tynków oraz roboty lastrico. Przy budowie warsztatów i biur Morskiego Instytutu Rybackiego na ul. Waszyngtona wykonywano tynki zewnętrzne. Przy budowie magazynu firmy „Bloomfields" na nabrzeżu Angielskim wykonano rampy, roboty tynkarskie w części biurowej oraz stolarkę. Przy budowie domu biurowego firmy „B. Szczuka" na ul. św. Piotra wykonywano roboty tynkarskie i wodociągowo-kanalizacyjne. Przy budowie Domu Żeglarza na molo Południowym ukończono betonowanie stopek i ław oraz ustawiono szalowanie konstrukcji żelbetowej dla pływalni.

W okresie pierwszych trzech tygodni robót przygotowawczych przy budowie Kanału Przemysłowego wykonane zostały następujące prace:

Wykopano rowy odwadniające dla osuszenia terenu, przeprowadzono roboty czerpalne dla dogodnego podjazdu barek, zbudowano specjalny pomost na rzeczce Chylonce, służący do przejazdu wagoników z torfami oraz wybudowano długi pomost przeładunkowy w kanale portowym.

Obecnie rozpoczęła się intensywna zwózka torfu z trasy kanału do barek, które go następnie wywożą do zatoki. Po wywiezieniu warstwy torfu rozpocznie się wykonywanie nasypów pod projektowane drogi. Jednocześnie przystąpiono już do bicia pali pod budowę prowizorycznego mostu drewnianego na rzeczce Chylonce, przez który odbywać się będzie komunikacja kołowa po przerwaniu obecnej drogi Okrężnej.

Przy robotach powyższych zatrudnionych jest obecnie ponad 300 ludzi.

Nowe przedsiębiorstwo w porcie: W Chłodni Portowej przy nabrzeżu Polskim w nowodobudowanej części uruchomione zostało nowe przedsiębiorstwo do przeróbki i zamrażania jaj. Przedsiębiorstwo to utworzone zostało przez 3 firmy zajmujące się eksportem jaj, a mianowicie: A. Büschel S. A., U. Mansberg oraz Kooperatywa Centrosojuz.

Produkcja tego przedsiębiorstwa polega na utworzeniu płynu z zawartości jaj, przepuszczenie przez specjalne instalacje a następnie pakowanego w odpowiednio standaryzowane blaszanki. W ten sposób opakowany produkt poddawany jest w Chłodni Portowej procesowi zamrażania w bardzo niskiej temperaturze. Po zamrożeniu towar ten eksportowany jest zagranicę głównie do Anglii.

Pierwszy transport przerobionych i zamrożonych jaj w ilości 10.000 kg wysłany został już do Londynu.

Przedsiębiorstwo powyższe zatrudnia obecnie przy swej produkcji przeszło 100 ludzi.

Zasobnik od ważenia i przeładunku rudy. W nr. 132 „Monitora Polskiego" z dn. 11 bm. ukazało się ogłoszenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu dotyczące przetargu na dostawę zasobnika do ważenia i przeładunku rudy. Zasobnik ma być dostarczony dla portu gdyńskiego.

Oferty zainteresowane firmy składać mogą w Min. Przem. i Handlu do dnia 1 sierpnia br.

PIERWSZE PLENARNE POSIEDZENIE IZBY PRZEM.-HANDL. W GDYNI PO PRZYŁĄCZENIU NOWYCH POWIATÓW

W obecności wojewody pomorskiego min. Raczkiewicza, komisarza rządu mgr. Sokoła, dyrektora Urzędu Morskiego Łęgowskiego, prezesa Rady Interesantów Portu inż. Korzona, prezesa Zw. Armatorów dyr. Rummla, oraz delegatów nowowłączonych do wojew. pomorskiego powiatów, otwarto 10-te zwyczajne plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Prezes Izby Stanisław Tor w przemówieniu swym wskazał na fakt utworzenia Wielkiego Pomorza i wyraził nadzieję, że doprowadzi to również do konsolidacji gospodarczego organizmu Pomorza.

Następnie wysłuchano sprawozdania o działalności Izby oraz referatów o zadaniach Izby wobec przyłączenia nowych powiatów. Poza tym prezes Izby Tor mówił o rozbudowie Izby i o utworzeniu referatów polityki przemysłowej i handlowej. Wiceprezes Smoleń stwierdził, że województwo pomorskie po przyłączeniu ośmiu powiatów powiększyło swój obszar o 25 procent.

Wojewoda Pomorski minister Raczkiewicz, który zabrał głos, jako gospodarz rozszerzonego województwa, nawiązując do poprzednich przemówień, podkreślił konieczność pełnej aktywizacji życia gospodarczego Pomorza w ramach ogólnej polityki państwa. Pragnąłbym — zaznaczył minister — aby ten program gospodarczy był realny i łączył się organicznie z ogólnym programem gospodarczym. Izba musi stworzyć komórkę, która ustali odpowiednie postulaty, a równocześnie pomyśli o zaspokojeniu braku sił wykwalifikowanych, tak silnie odczuwanym w przemyśle i handlu.

WZROST WYWOZU DRZEWA POLSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ

W ciągu pierwszych miesięcy roku bież. wywóz drzewa polskiego przez Gdynię w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. wzrósł trzykrotnie. Równocześnie daje się zauważyć silny spadek wywozu tego artykułu przez Gdańsk. W pierwszych 4-ch miesiącach rb. wyeksportowano przez port gdyński około 206,5 tys. m³ drzewa wszelkich sortymentów, podczas gdy w tym samym okresie r. ub. tylko 67 tys. m³. Równocześnie ze wzrostem ładunków tego surowca dało się zauważyć zróżniczkowanie sortymentów drzewa, a w szczególności wywozu kopalniaków i papierówki. Z wywiezionych przez Gdynię 260,5 tys. m³ drzewa przypada na tarcicę iglastą 76 tys. m³, na tarcicę twardą 2 tys. m³, na kopalniaki 67 tys. m³, na papierówkę 69 tys. m³, komplety skrzynkowe 2,4 tys. m³ i na dykty 150 m³. W ten sposób w ciągu 4-ch miesięcy roku bież. opuściło port gdyński 85 statków naładowanych drzewem, kierując się głównie do portów Argentyny, Holandii, Anglii, Indii Holenderskich itd. Należy zaznaczyć, że w tym samym okresie roku ub. opuściło port gdyński z ładunkiem drzewa zaledwie 33 statki, kierując się głównie do Anglii i do portów Ameryki Południowej.

PODKŁADY POLSKIE DLA KOLEI ANGIELSKICH

W Gdańsku bawił w ub. miesiącu dyrektor jednej z największych firm sliprowych w Anglii. Przyjazd jego związany był z dużym zapotrzebowaniem kolei angielskich na podkłady, kt. przystępują w roku przyszłym do odnowienia torów oraz do budowy nowych linii. Ponadto kolejnictwo angielskie zamierza uzupełnić i powiększyć zapasy podkładów na wypadek nieprzewidzianych zakłóceń i możliwości odcięcia dowozu, tego niezbędnego, dla bezpieczeństwa ruchu na kolejach, sortymentu drzewnego.

W czasie swego pobytu w Gdańsku, przedstawiciel firmy Christies Wharf Limited zakontraktował wszystkie niemal zapasy sliprów, które w danej chwili znajdowały się na rynku, płacąc znacznie wyższe ceny aniżeli początkowo zamierzał. Ponadto zostały przeprowadzone rozmowy wstępne w sprawie dostaw sliprów polskich w r. przyszłym.

W związku z ożywioną akcją kolei angielskich i ich dostawców, sfery drzewne przewidują dalszą poprawę cen sliprów polskich, przy czym wskazują na fakt, że w roku przyszłym Z. S. R. R. wycofa się prawdopodobnie z dostaw podkładów na rynek angielski oraz na inne rynki europejskie.

ZAINTERESOWANIE POLSK. PODKŁADAMI ZE STRONY EGIPTU I GRECJI

Polskie sfery drzewne otrzymują ostatnio szereg ofert na dostawy podkładów do Egiptu i Grecji. Kraje te przystępują bowiem do realizacji szeroko zakrojonych planów inwestycyjnych w zakresie komunikacji kolejowej. Z podobnymi zamiarami nosi się też Turcja, która jeszcze w tym roku wystąpi jako większy odbiorca podkładów polskich. Ponadto, od pewnego czasu toczą się rozmowy między kolejami rumuńskimi a polskimi firmami drzewnymi w sprawie zakupu 600 tys. sztuk podkładów dębowych.

Fachowcy drzewni utrzymują, że znaczny popyt ze strony krajów Bliskiego Wschodu na podkłady produkcji polskiej przyczyni się do dalszego wzmocnienia koniunktury na ten sortyment, tym bardziej, że kraje zachodnio-europejskie, jak Anglia, Niemcy i Holandia zamierzają w tym roku importować z Polski bardzo znaczne ilości podkładów.

Zakład Gazowy w Gdyni Sp. z o. o.



W roku 1929, w czasie intensywnej rozbudowy miasta i urządzeń portowych, aktualną stała się kwestia budowy gazowni w Gdyni. Ówczesny Zarząd Miejski — pomijając oferty, złożone mu przez przedstawicieli kapitału zagranicznego w Polsce — zawarł umowę z firmą „Gazolina“ S. A. we Lwowie na budowę i eksploatację gazowni w Gdyni. Na podstawie tej umowy „Gazolina“ S. A. we Lwowie wybudowała gazownię najnowszego systemu dla produkcji dwugazu z węgla oraz zbiorniki i sieć gazociągów ulicznych, jako też zajęła się zorganizowaniem sprzedaży gazu mieszkańcom miasta dla celów opałowych i świetlnych. Umowa ta została zawarta na przeciąg lat czeterdziestu, po tym okresie, a więc w roku 1970, wybudowana przez firmę „Gazolina“ S. A. gazownia wraz z wszelkimi rurociągami i zbiornikami przejdzie na własność gminy miasta Gdyni. — Do wykonania warunków umowy powołane zostało do życia przedsiębiorstwo pod firmą Zakład Gazowy w Gdyni Sp. z o. o. Do chwili obecnej wysokość zainwestowanego w to przedsiębiorstwo kapitału wynosi zł 1.100.000.

Pierwszym etapem działalności Zakładu Gazowego było — jak wyżej wspomniano — wybudowanie gazowni, produkujące gaz z węgla kamiennego. Gazownia ta została zbudowana, przy zastosowaniu najnowszych zdobyczy techniki gazowniczej — w Chylonii, w odległości 6 km od centrum miasta Gdyni. Urządzenie gazowni składa się z 2-ch generatorów, 2-ch kompresorów, urządzenia karburyzacyjnego, całego szeregu urządzeń chłodzących, oczyszczających i pomiarowych oraz zbiorników.

Metoda produkcji polega na wytwarzaniu z węgla kamiennego t. zw. dwugazu przez całkowite jego zgazowywanie, przy czym dla powiększenia wartości kalorycznej dwugazu dodaje się ok. 4% objętościowo butanu tak, że 1 m³ gazu, oddanego do użytku konsumenta posiada wartość opałową około 4200 kalorii.

Poniższa tabela ilustruje produkcję gazu w latach 1932 do 1937:

rok	wyprodukowano gazu m³
1932	50.445
1933	154.357
1934	162.226
1935	256.848
1936	400.660
1937	515.000

Równolegle z budową gazowni szły prace przy budowie sieci gazociągów ulicznych. Początkowo w obręb sieci włączone były dzielnice o tendencji najsilniejszej rozbudowy, a więc w pierwszym rzędzie śródmieście — ul. Świętojańska, 10 Lutego, Starowiejska. Obecnie sieć gazociągów została wydatnie rozszerzona i wcielone zostały w jej zasięg dalsze dzielnice miasta, jak ul. Nowogrodzka, wzgórze Focha, Redłowo itd.

Ogólna długość sieci gazociągów wynosi przeszło 25 km.

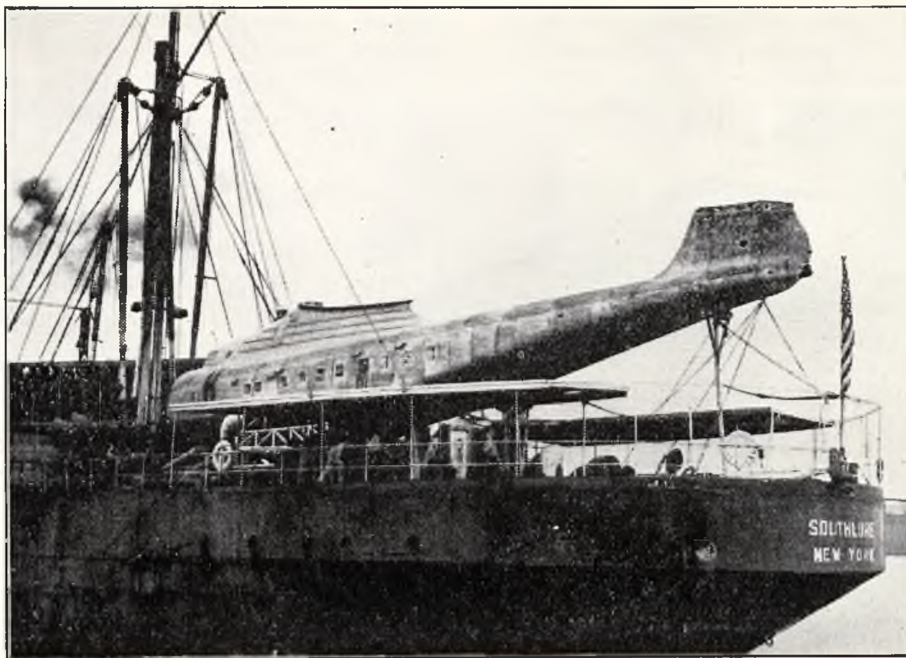
Rurociągi tworzące sieć gazową, budowane z rur gazowych i kotłowych o średnicy od 1½ do 5“, ciągnionych bez szwu, spawanych acetylenem. Jest to najnowszy system układania sieci, gwarantujący najwyższą możliwą szczelność, gdyż unika się wszelkich połączeń skręcanych lub kielichowo-mufowych.

W ślad za rozbudową sieci rośnie też konsumcja gazu.

Stały wzrost konsumcji gazu powstaje z jednej strony przez rozszerzenie sieci gazociągów ulicznych i włączenie w jej zasięg coraz to nowych partyj domów mieszkalnych, z drugiej zaś strony dzięki zaletom gazu jako najlepszej formie energii termicznej. W ślad za czym idzie możliwość użytkowania gazu w wielu gałęziach gospodarstw domowych i przemysłowych, tam, gdzie chodzi o uzyskanie w efekcie końcowym pewnej ilości ciepła, a więc w pierwszym rzędzie jako opał kuchen, piekarników i pieców kąpielowych, jako niezastąpione niczym paliwo w palnikach laboratoryjnych oraz do napędu motorów gazowych.

Przy rozpatrywaniu zagadnienia gazyfikacji ważną rzeczą jest ustalenie kosztów ruchu przy użyciu gazu. Istotnym jest tu ustalenie ilości użytecznych wartości cieplnych praktycznie możliwych do uzyskania ze spalanego gazu.

Ponieważ 1 m³ gazu spalając się oddaje 4200 kal. więc racjonalne wykorzystanie tej ilości ciepła uwzględniając 80% dzielności pozwala na zredukowanie do minimum kosztów opału, gdyż np. ugotowanie całodziennych posiłków dla 5-osobowej rodziny kosztuje nie więcej jak 25—35 gr. Ten niski koszt opału gazowego, pomijając już inne zalety, jak wielka oszczędność czasu, czystość i higiena jest najbardziej przekonywującym, gdyż pozwala na zrealizowanie w życiu najważniejszego postulatu każdego racjonalnego gospodarstwa jakim jest oszczędność.



Z U. S A. do Leningradu załadowano olbrzymi hydroplan

W razie pozyskania rynku angielskiego dla tej dziedziny eksportu nowa placówka będzie miała szerokie pole pracy, dając zbyt hodowlom drobiu w Polsce, szczególnie na ziemiach wschodnich.

W zamrażalni pracuje już obecnie pod fachowym kierownictwem ok. 150 robotnic, a przy pełnym zatrudnieniu liczba ma ulec zwiększeniu. Przy rozwoju placówki może znaleźć jeszcze zatrudnienie kilkaset ludzi przy wyrobie artykułów pomocniczych, co przysłużyłoby się chociaż w małym stopniu zmniejszeniu bezrobocia na terenie Gdyni.



Kuter wykonany na stoczni rybackiej

POCHLEBNA OPINIA O POLSKICH KUTRACH RYBACKICH

W ub. miesiącu bawił w Gdyni inspektor duńskiej marynarki handlowej inż. H. Larsen, który zapoznał się na miejscu z pracą Stoczni Rybackiej. Zaproszenie inż. H. Larsena, autora urzędowych przepisów dla budowy duńskich statków rybackich, jednego z większych autorytetów europejskich w tej dziedzinie, spowodowane zostało chęcią Instytutu Rybackiego w Gdyni zorientowania się, czy praca gdyńskiej Stoczni Rybackej, najmłodszego polskiego przemysłu, znajduje się na dobrej drodze. Inż. H. Larsen w towarzystwie kierownika Stoczni Rybackiej inż. Ziabickiego zbadał statki rybackie podczas budowy, statki wykańczane oraz dokonał próbnej jazdy na jednostkach produkcji polskiej. W rezultacie opinia inż. Larsena wypadła bardzo pochlebnie dla gdyńskiej Stoczni. Reasumując swoje bardzo szczegółowe sprawozdanie p. H. Larsen stwierdził, że kutry rybackie wykonane w Stoczni Rybackiej w Gdyni są bardzo solidnie budowane, z dobrych materiałów, dobrze wykończone i wyposażone oraz pod każdym względem mogą być uważane za pierwszorzędne. Powyższe orzeczenie eksperta zagranicznego uzupełnia już ustaloną, w trakcie dwuletniej pracy, opinię o kutrach rybackich budowanych w kraju. Obecnie w Stoczni Rybackiej znajduje się w budowie kolejna seria nr. 38—43 kutrów rybackich, przy czym już od nr. 28 budowa kutrów pokrywa się w 99% z materiałów krajowych wraz z robocizną.

SEKCJA MROŻONYCH JAJ

Ostatnio w Chłodni Portowej w Gdyni zostało nowe przedsiębiorstwo pionierskie **firm: A. Buschel S. A. Centrosojuz Kop. z o. o. — U. i J. Mansberg w Chłodni i Składach Portowych w Gdyni.**

Dotychczas jaja polskie w stanie świeżym, na rynku angielskim, miały chętnych nabywców, natomiast przemysłowcy rynek angielski jaja mrożone zakupywał na wschodzie. Wykorzystując trudności, powstałe obecnie na rynku angielskim, w imporcie jaj mrożonych 3 firmy eksportowe jaj postanowiły wprowadzić jaja polskie mrożone na ten rynek. W połowie czerwca wysłano już próbną partię 80.000 kg.



W tych dniach upłynęło 10 lat od powstania jednej z pierwszej placówki pionierskiej żeglugi motorowej Gdynia-porty, założonej przez p. Roberta Wilke, rozpoczętej b. skromnie od jednego kutra i rozbudowanej do pokaźnej flotylli 6-u motorowców, kt. niezliczone wycieczki zapoznaje dokładnie z najnowocześniejszym portem nad Bałtykiem.

Na zdjęciu przy przystani przedsiębiorstwa „R. Wilke“ — motorowce „Małgosia“, „Jaś“, „Gryf“, „Delfin“, „Rekin“, i „Baśka“ oraz załoga z kpt. R. Wilke.

Nowe wydawnictwa

Z WYDAWNICTW INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Niezwykle ciekawy okres historyczny, przełomowy tak dla Prus Wschodnich, jak i dla Polski, jest przedmiotem nowej rozprawy z dzieła zbiorowego, wydawanego przez Instytut Bałtycki w Gdyni, pt. „Dzieje Prus Wschodnich". Rozprawa ta, której autorem jest Dr Kazimierz Piwarski, docent Uniwersytetu Jagiellońskiego, wchodzi w ramy drugiego tomu wspomnianego dzieła zbiorowego i nosi tytuł: „Dzieje Polityczne Prus Wschodnich 1621—1772".

Pierwszy rozdział książki „Prusy Książęce pod rządami elektorów-lenników Polski (1621—1657)" omawia ten okres, który zadecydował o dalszych losach Prus Wschodnich. Są to czasy wojen szwedzkich, „Potopu", czasy niepomyślne dla Polski.

„Od suwerenności do koronacji" — drugi rozdział rozprawy — obrazuje, owoce polityki zdradzieckiego lennika: złamanie opozycji stanów pruskich, upadek stanowych w Prusiech i całkowite zwycięstwo absolutyzmu Hohenzollernów. W wywodach autora, opartych na dokumentach archiwalnych uwydatnia się nader wyraziście wybitna rola opozycji stanów pruskich (szlachty i miast z Królewcem na czele), dążących do przywrócenia dawnego stanu protektoratu Polski nad Prusami.

Na ten okres przypadają też ostatnie ze strony polskiej plany rewindykacyjne, podjęte przez Sobieskiego lecz niestety nie wykonane.

Ostatni rozdział „Prusy Wschodnie pod rządami królów pruskich", sięga od koronacji pruskiej aż po pierwszy rozbiór Polski. Że te dwa fakty są w logicznym związku, wykazuje autor na podstawie wnikliwej analizy materiałów i źródeł współczesnych.

NOWY ZESZYT PISMA ANGIELSKIEGO WYD. INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

W pierwszych dniach czerwca ukazał się drugi zeszyt tomu czwartego pisma angielskiego Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, „Baltic and Scandinavien Country".

Na 160 stronnicach dużego formatu numer ten zawiera obfity materiał, dotyczący krajów bałtyckich. Wstępny artykuł pióra G. Jensa z Rygi omawia ciekawy w dziejach handlu bałtyckiego problem „Rywalizacji między Rygą a Tartu o handel z Pskowem w XVI i XVII stuleciu". W odleglejszą przeszłość wiedzie szkic A. Spekke'go z Rygi — „Arabscy geografowie a dawne ludy bałtyckie". Mowa tu jest o najstarszych wiadomościach na tematy bałtyckie, zawarte w pismach kupców-podróżników arabskich. „Przeszłość geologiczna Bałtyku" jest przedmiotem rozważań geografa fińskiego M. Sauramo, ze specjalnym uwzględnieniem regresji morza, która ujawnia się również u brzegów Bałtyku. Edward Thermaenius z Lund zajmuje się teorią geograficzną, która szczególnie w Niemczech ma duże wzięcie — t. zw. geopolityką, w artykule „Geopolityka i geografia polityczna". Następnie znajdujemy jeszcze artykuły: „O Szwedach w Ameryce", „Historię wyborów prezydenta w Finlandii" oraz 3 artykuły na tematy gospodarcze: „Podział geograficzny handlu bałtycko-skandynawskiego" St. Z. Rutkowskiego, „Przywóz portu Malmo" G. Landgren'a z Lund i „Depresja gospodarcza w handlu bałtyckim" J. Humlum'a z Kopenhagi. W dziale drugim pisma (Instytucje naukowe, stosunki kulturalne) znajdujemy, obok rozważań natury ogólnej, B. Suchodolskiego — pt. „Problemy kultury", kilka przyczynków specjalnych, a mianowicie A. Schucka „Współpraca kulturalna między Szwecją a Stanami, A. Almutulta „Nagroda Nobla", R. Berg'a, — „Dzieje Nordisk Familjebok", O. Loorits'a — „Rocznik Estońskiego Muzeum Narodowego". Na specjalną uwagę zasługuje, ze względu na aktualność w dobie normalizacji stosunków polsko-litewskich, przegląd „Nauk Historycznych na Litwie" St. Zajączkowskiego. Dział recenzyjny obejmuje omówienia 7 polskich i 30 obcych wydawnictw, wśród nich także kilku litewskich (dział bibliografii i kronika) tu poraz pierwszy przegląd recenzyjny czasopism etnograficznych, geograficznych i gospodarczych dopełniają treści numeru.

GDAŃSK





PRACA PORTU GDAŃSKIEGO W MIES. MAJU 1938 R.

Obroty zamorskie towarowe w m-cu sprawozdawczym wyniosły 592.935.4 t, które w stosunku do m-ca IV rb. wzrosły o 20.080 t, to zn. o 3.5%, a w stosunku do maja r. ub. (482.641) o 22.8%.

Obrót zamorski za pierwszych pięć miesięcy rb. wyniósł 2.823.247.9 t wobec 2.706.767.1 t w tym samym okresie r. ub. i wzrósł w ten sposób o 4.3%.

Przywóz zamorski w m-cu maju wyniósł 161.491 t, wzrósł w porównaniu do IV rb. o 16.6%, a w stosunku do m-ca V ub. r. o 32.8%. Przywieziono w pierwszych 5 miesięcy rb. 673.475.9 t wobec 416.224.4 t w okresie analog. r. ub., co stanowi wzrost o 61.8%. Wzrost ten spowodowany został przez powiększony import rudy (na 495.458.8 w rb. z 258.739 w analog. okresie roku ub.), zwiększony import fosforytów w tymże okresie, z 13.340.4 t do 24.171.9 t).

Wywóz zamorski w m-cu sprawozdawczym wyniósł 431.444.4 ton, wykazując lekki spadek o 0.7% w porównaniu do IV rb. i 19.5% wzrost do V 37 r. Pierwsze miejsce w wywozie zajmuje węgiel — 321.494.5 t, drzewo — 67.025 t i zboże 18.762.7 t. Wywóz za 5 pierwszych m-cy rb. wyniósł 2.149.720 t, kt. spadł wobec analog. okresu r. 1937 o 6.1%. Spadek wywozu w tym okresie, w porównaniu z r. ub. spowodowały przede wszystkim pozycje: drzewo z 459.014.3 t na 353.900.3 t, zboże z 287.562.9 t na 144.298.8 t, metale i wyroby metalowe z 51.941 t do 22.337.2 t.

Powiększył się natomiast wywóz węgla z 1.329.900.8 t na 1.467.240 t, koksu z 68.588.7 na 83.621 t.

Ogólny obrót towarowy na śródlądowych drogach wodnych, w tranzycie przez port gdański osiągnął w maju 12.6 tys. wobec 13,6 t w m-cu poprzednim. Z górnego biegu do portu transport wyniósł 7.5 tys. t, a z portu wgłąb kraju 5.1 tys. t.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych, wykazał w porównaniu do m-ca ub. wzrost ilości i pojemności statków. Weszło do portu 569 (504) statki o pojemn. 394.097 nrt (349.491), wyszło zaś 563 (511) st. o p. 396.688 nrt (347.014). Kolejność bander jest następująca: Niemcy, Szwecja, Dania, Norwegia, Holandia, Finlandia, Polska itd.

Ruch pasażerów był w d. c. nie znaczny. Przybyło 19 (23) pasażerów, wyjechało 4 (—).

W wywozie węgla kam. przez port gdański (bez bunkrowego) pierwsze miejsce zajęła:

	ilość	ton
Francja	49	106.325
Szwecja	37	58.790
Włochy	3	22.373
Afryka Fr.	2	15.120
Belgia	4	12.305
Grecja	1	7.100
Finlandia	3	4.925
Niemcy	2	4.505
Argentyna	1	3.815
Holandia	1	2.925
Tunis	1	2.500
Dania	2	1.700

Nowy zasobnik do ważenia, jako automatyczny w porcie gdańskim z kolei czwarty, 18 bm. uruchomiła Stocznia Gdańska i oddała do użytku, który zwiększy wydajność pomostów przeładunkowych dla rudy.

PRACE W PORCIE

Rada Portu wykonuje obecnie poza potrzebnymi corocznie w znacznych rozmiarach pracami konserwacyjnymi cały szereg ulepszeń gdańskich urządzeń portowych. Tak np. wykonano w basenie masowym w Wisłoujściu dalszych 100 m muru kejowego, które będą mogły być przejęte do eksploatacji po ukończeniu nielicznych pozostałych prac przypuszczalnie z początkiem lipca br.

W kanale portowym, gdzie znajdował się dotychczas stary mur kejowy, odcinek 200 m długości udostępniony zostanie dla statków o większym zanurzeniu przez częściową rozbiórkę, zabicie żelaznej palisady i wybudowanie nowego nabrzeża.

Z uwagi na wzrastające wymagania żeglugowe odnośnie warunków głębokościowych w porcie gdańskim wykonane zostanie pogłębienie Martwej Wisły wdół od basenu w Wisłoujściu oraz kanału portowego i wjazdu do portu przez systematyczne bagrowania do głębokości 11 m.

Pozatem stworzone zostanie nowe miejsce zwrotne dla większych statków przez usunięcie wystających południowych narożników u wejścia do Wolnej Strefy i basenu amunicyjnego Westerplatte.

BUDOWA NOWYCH JEDNOSTEK NA STOCZNIACH GDAŃSKICH

Motorowiec „Rendsberk" holenderskiej linii żeglugowej „Gravenhage" spuszczony został na wodę w stoczni Schichau w Gdańsku, pojemności 11.000 ton, kursować będzie na liniach wschodnio-azjatyckich. Statek zbudowano w ciągu 3 mies., załoga będzie składać się z 68 osób. Spuszczono również tam na wodę wielki lugger motorowy dla dalekomorskich połowów ryb, kt. zakupiony został przez T-wo rybackie w Bremie. Ogółem zamówiono w tej stoczni jeszcze osiem takich statków.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MAJ

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu za miesiąc maj 1938 r. wyniósł 730.403.8 ton, wobec 779.146.— ton w m. kwietniu br. i 731.828.1 ton w m. maju 1937 r. W porównaniu z m. kwietniem rb. ogólny obrót towarowy spadł o 6.3%, a z m. majem 1937 r. o 0.2%.

Ruch statków wykazuje natomiast wzrost w stosunku do m. poprzedniego. Przyszło bowiem do portu 540 (497) statków o pojemności 514.214 n. r. t. (511.253), wyszło zaś 534 (514) statków o pojemności 523.665 n. r. t. (519.654). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. maju 1938 r. wyniósł 952.2 n. r. t., (1029 n. .r. .t), średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 57 (65), średni postój statków — 50.8 godz. (51.8). Kolejność bander ukształtowała się nast.: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Finlandia, Anglia, Norwegia, Niemcy, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Grecja, Holandia, Rumunia, Z. S. R. R., Panama, W. M. Gdańsk, Litwa, Islandia. Cztery pierwsze bandery pozostały bez zmian. Przegrupowały się bandery pw: Finlandia z 6-go na 5-te, Anglia z 8-go na 6-te, Norwegia z 5-go na 7-me, Niemcy z 7-go na 8-me itd. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Obroty zamorskie w m-cu sprawozdawczym wyniosły 714.452.8 ton wobec 760.644.3 ton w m. kwietniu 1938 r. i 716.161.3 ton w m. maju 1937 r. wykazując w stosunku do m. kwietnia br. 6.1% spadek, a m. maja 1937 r. o 2% spadek.

Przywóz zamorski w m. maju (107.916.7 t.) w porównaniu z przywozem zamorskim w m. kwietniu r. b. (121.970.7 t.) wykazuje 11.5% spadek, w stosunku zaś do maja 1937 r. (157.855.1 t.) 31.6% spadek.

Spadek przywozu zam. w m. maju r. b. w porównaniu z m. kwietniem r. b. wykazują przedewszystkiem nasiona oleiste różne — 1.300.6 t. (3.747.7 t.), ryż surowy — 8.170.8 t. (8.346.8 t.), owoce świeże i suszone — 3.783.2 t. (6.603.2 t.), kawa — 374.1 t. (501.3 t.), tytoń — 70.8 t. (146.2 t.), garbniki — 803.4 t. (1.081.7 t.), fosforyty — 12.741.9 t. (20.863.5 t.), żużle Thomasa — brak (24.000 t.), skóry — 2.750.1 t. (3.907.2 t.), bawełna i odpadki — 6.483.5 t. (7.057.5 t.) oraz miedź — 1.492.6 t (2.121.1 t.). Z pozycyj przywozu wzrosły natomiast rudy różne — 7.522 t. (5.225.2 t.), piryty — 870 t. (brak), tłuszcze zwierzęce — 1.025.4 t. (769.5 t.). wełna i odpadki — 3.834.9 t. (3.352.8 t.), juta — 1.319.5 t. (861.— t.) oraz żelastwo — 39.511.6 t. (28.706.5 t.)

Wywóz zamorski m. sprawozdawczego (606.536.1 t.) wykazuje w stosunku do m. kwietnia br. (638.673.6 t.) spadek 5%-owy, w porównaniu zaś z m. majem 1937 r. (558.306.2 t.) wzrost 8.6%-wy.

Spadek wywozu w m. maju r. b. w porównaniu z m. kwietniem rb. spowodowany został przedewszystkiem zmniejszeniem się nast. pozycyj: słód — 520.— t. (919.6 t.), bekony — 1.371.3 t. (1.726.8 t.), węgiel kamienny — 449.396.8 t. (478.748.8 t.), makuchy — 2.696.6 t. (3.708.— t.), wytłoki buraczane — brak (3.518.8 t.), słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — 9.342.— t.) (11.591.9 t.), drewno tarte — 6.203.3 t. (15.260.6 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 2.945.9 t. (5.794.9 t.) oraz cynk i blacha cynkowa. Pewien wzrost wykazują natomiast pozycje: żyto — 211.4 t. (brak), mąka — 300.2 t. (124.5 t.), jaja — 4.342.3 t. (2.542.— t.), węgiel bunkrowy — 85.641.4 t. (74.248.2 t.), koks — 2.350.5 t. (1.413.5 t.), cukier — 6.576.4 t. (4.443.2 t.), siarczan amonu — 2.540.— t. (brak) oraz metale różne — 7.896.3 t. (7.464.— t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje na przywozie jedynie pozycje ryb z poł. własnych — 323.— t., na wywozie zaś z ważniejszych wymienić należy: ryż — 2.835.6 t., żywicę — 71.5 t., tłuszcze roślinne — 85.5 t., tłuszcze zwierzęce — 204.5 t., oraz skóry — 73,— t.

W obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną z ważniejszych pozycyj wymienić należy na przywozie: mąkę — 119.3 t., cukier — 6.399.7 t., i wyr. metalowe — 72.3 t., a na wywozie: nasiona oleiste — 128.1 t., ryż wyłuszczony — 1.570.7 t., owoce świeże — 101.7 t., owoce suszone — 172.2 t., kakao — 148.5 t., żywicę — 162.6 t., minerały zaw. bor — 233.7 t., tłuszcze roślinne — 328.9 t., tłuszcze zwierzęce — 183,8 t., tran — 74.9 t., garbniki 78.9 t., skóry — 324.— t., wełnę — 364.6 t., papier — 303.7 t., wyr. metalowe — 119.8 t. i miedź — 309.8 t.

Ruch pasażerów wykazuje dalsze sezonowe ożywienie. Przyjechało 1384 osób (970), a wyjechało 2599 osób (2.043).

Pomorski Dziennik Wojewódzki nr. 18 z d. 1. VI. 38 podaje Rozporządzenie Porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z d. 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku.

Nowe uzupełnienie taryfy robót fizycznych. Wyszedł z druku dodatek II zawierający uzupełnienie do taryfy robót fizycznych między innymi zmiany stawek opłat przeładunkowych dla motocykli i bananów. Dodatek powyższy nabyć można w Wydziale Handlowym Urzędu Morskiego (pokój Nr. 41) w cenie 10 groszy za egzemplarz.

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—Mai)*
Cały przywóz	**107 916·7**	**121 970·7**	**654 769·1**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**16 044·6**	**20 856·2**	**91 422·6**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	1 300·6	3 747·7	20 442·6
30/12. Ryż surowy *(rice)*	8 170·8	8 346·8	22 321·8
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	3 783·2	6 603·2	32 472·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	126·3	173·1	779·8
76. Kawa *(coffee)*	374·1	501·3	2 175·8
78. Herbata *(tea)*	110·4	120·8	546·1
80. Kakao *(cocoa)*	448·6	304·7	1 833·6
81-82. Korzenie *(spices)*	135·6	91·8	616·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**544·—**	**463·8**	**22 245·7**
116-117. Śledzie *(herrings)*	358·7	234·4	22 524·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**11 040·—**	**19 481·6**	**66 676·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	7 522·—	5 225·2	44 737·5
177/1c. Piryty *(pyrites)*	870·—	—	870·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 852·9**	**1 218·5**	**7 878·1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	596·4	297·7	1 788·7
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 025·4	769·5	4 624·8
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**720·7**	**588·—**	**4 992·3**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	70·8	146·2	1 339·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**14 263·4**	**25 471·1**	**103 029·2**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	803·4	1 081·7	4 530·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	12 741·9	20 863·5	75 811·3
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	24 000·—	38 900·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 827·9**	**3 952·7**	**17 391·9**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 750·1	3 907·2	17 081·1

Poz. tar. cel.	Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—Mai)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 672·5**	**12 817·4**	**68 268·7**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	3 834·9	3 352·8	14 890·8
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	6 483·5	7 057·5	39 224·—
624. Juta *(jute)*	1 319·5	861·—	5 488·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**667·—**	**702·8**	**4 025·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**251·—**	**290·8**	**1 093·6**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 583·9**	**1 525·8**	**7 522·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	809·3	781·6	4 505·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	688·1	699·3	2 610·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**129·5**	**70·3**	**392·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**42 802·6**	**32 175·5**	**248 112·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	39 511·6	28 706·5	232 243·—
977. Miedź *(copper)*	1 492·6	2 121·1	8 126·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**756·—**	**1 238·4**	**5 202·5**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**631·6**	**929·9**	**5 283·2**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**56·3**	**91·7**	**734·2**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**72·8**	**96·2**	**498·7**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—Mai)*
Cały wywóz	**606 536·1**	**638 673·6**	**3 029 005·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 503·3**	**4 774·9**	**31 980·5**
1. Pszenica *(wheat)*	10·1	—	10·2
2. Żyto *(rye)*	211·4	—	211·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	19·—	—	225·3
27/1-2. Mąka *(flour)*	300·2	124·5	424·7
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	85·—	—	789·2
35. Słód *(malt)*	520·—	919·6	3 885·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**7 363·8**	**5 803·3**	**24 901·4**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 371·3	1 726·8	7 822·9
125. Jaja *(eggs)*	4 342·3	2 542·—	9 189·8
127. Masło *(butter)*	1 338·6	1 087·4	5 607·8
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**540 867·1**	**558 699·4**	**2 645 999·4**
154. Cement *(cement)*	2 929·3	2 829·3	21 505·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	355·—	344·2	814·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	449 396·8	478 748·8	2 211 209·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	85 641·4	74 248·2	358 083·7
182. Koks *(coke)*	2 350·5	1 413·5	38 734·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	0 2	—	149·6
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**61·7**	**50·1**	**216·9**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**13 754·1**	**15 880·1**	**56 684·1**
259-260. Cukier *(sugar)*	6 576·4	4 443·2	24 644·3
287. Makuchy *(oil cake)*	2 696·6	3 708·—	11 218·9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	3 518·8	3 580·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 590·4**	**1 518·9**	**14 324·9**
299/18. Soda *(soda)*	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	2 540·—	—	8 229·6
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)*	5·6	11·2	41·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**164·—**	**232·2**	**1 367·5**
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**785·6**	**1 273·8**	**5 611·5**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	380·4	394·1	2 144·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**25·9**	**2·7**	**71·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**17 644·5**	**29 536·3**	**165 957·9**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	9 342·—	11 591·9	53 788·6
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	6 203·3	15 260·6	100 603·2
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	134·6	—	252·5
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 130·5	1 329·2	5 940·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**341·5**	**568·2**	**3 920·6**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	169·5	217·7	2 117·2
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1·—	175·—	448·8
XII. Wyroby kamieniarskie. ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**166·2**	**93·—**	**418·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**16 658·9**	**18 092·5**	**69 767·—**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 896·2	7 464·—	32 683·1
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	1 559·1
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 945·9	5 794·9	12 425·4
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 149·—	1 551·1	7 406·2
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**596·2**	**2 111·6**	**5 607·7**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**12·9**	**36·6**	**2 176·2**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Maj *(Mai)*	1938	714.452·8
Kwiecień *(April)*	1938	760.644·3
Maj *(Mai)*	1937	716.161·3
Od początku roku *(January — Mai)*	1938	3.683.775·1
" " " " "	1937	3.529.866·7

Poz. tar. cel.		Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January Mai*
Przywóz *(imports)*		**323·—**	**151·—**	**774·1**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	—
9—16	— Strączkowe	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	15·—
30/1. 2	— Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	5·—	10·—
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
40-50	— Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	323·—	116·—	597·1
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	96·5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215-218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226-229	— Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205-214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1—300/1	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	30·—	30·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
742—803	— Papier *(paper)*	—	—	5·8
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—	0·2
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	1·8
	Różne *(various)*	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*		**3 526·3**	**856·6**	**6 325·9**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	34·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	2 835·6	429·7	3 638·7
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·5	0·2	0·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	5·1	6·2	40·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·5	—	0·5
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	4·3	—	7·9
76	— Kawa *(coffee)*	10·8	4·9	26·3
78	— Herbata *(tea)*	0·9	0·3	8·4
	Kakao *(cocoa)*	43·3	5·8	122·7

Poz. tar. cel.		Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January Mai*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	5·—	—	14·5
83	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	0·2	—	7·1
95—97	— Żywica *(resin)*	71·5	18·1	253·6
117	— Śledzie *(herrings)*	32·8	12·5	77·3
127—200	— Oleje *(oils)*	39·5	—	58·5
137/2—3	— J-lita *(casings)*	—	—	3·2
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	— Glinki *(clay)*	—	—	—
161	— Minerały Zaw bor.	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	0·1
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	23·1	—	23·1
203—204	— Wosk *(wax)*	—	2·—	5·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	85·5	70·7	418·5
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	204·5	132·4	589·9
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	19·1	2·5	92·8
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	—
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)*	—	—	2·3
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	8·3	22·8	43·6
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	1·5	5·3
404	— Sadze *(soot)*	—	5·1	5·1
424—428	— Garbniki	36·8	67·6	120·6
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·2	—	1·4
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492—513	— Skóry *(skins)*	73·—	10·6	328·5
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679	— Worki *(bags)*	9·3	—	9·3
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	21·6	106·3
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·—	—	2·—
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
807—808	— Fibra *(fibre)*	—	—	—
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	—	0·1
925—981	Metale różne — *(various metals)*	—	—	101·6
930—965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	9·2	10·3	34·4
966	— Cyna *(tin)*	—	—	7·7
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	— Miedź	—	5·1	56·5
	Różne *(various)*	5·3	26·7	66·4
Przywóz i wywóz razem		**3 849·3**	**1 007·6**	**7 100·—**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January Mai*
	Przywóz (*imports*)	**6 746·5**	**11 581·4**	**21 817·2**
1–4	— Zboże . . . . . . (*grain*)	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . (*seeds various*))	0·4	7·6	10·7
24–26	— Nasiona oleiste różne . . . . (*various oils seeds*)	—	—	—
31, 32	— Krochmale (*starch*)	—	0·3	1·3
27/1–3	— Mąka (*flour*) . .	119·3	97·5	466·9
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza (*grits*) . .	27·—	—	27·—
35	— Słód (*malt*) . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa . . . . (*greens*)	6·4	14·1	23·1
53, 58, 60–64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	0.1	0·6	0·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . (*dried fruit*)	0·5	0·3	1·7
67, 68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	—	—	2·2
76	— Kawa (*coffee*) . .	0·7	3·—	20·5
77	— Cykoria (*succory*)	0·9	0·5	5·3
78	— Herbata (*tea*) . .	1·1	—	1·5
80	— Kakao (*cocoa*) .	—	—	0·4
81, 82	— Korzenie . . . . . (*spices*)	0·8	1·8	4·4
95, 97	— Żywica . . . . . . (*resin*)	—	—	—
104/3	— Trawa morska . . (*sea grass*)	0·8	—	0·8
125	— Jaja (*eggs*) . . .	1·4	2·3	3·7
127–200	— Oleje . . . . . . (*oils*)	—	—	—
128/1 4	— Ser (*cheese*) . .	—	—	—
131	— Pierze . . . . . . (*feather*)	—	—	—
136	— Kości (*bones*)	—	—	—
137/2a. b	— Jelita . . . . . . (*casings*)	—	0·6	10·6
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . (*fats & oils vegetable origin.*)	0·2	—	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . (*raw fats of animal origin*)	5·4	—	5·9
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron . . . . (*macaroni*)	1·2	7·7	27·2
243/1 2	— Konserwy mięsne . (*meat preserves*)	4·9	—	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne (*fishes*) . .	—	—	0·3
259, 260	— Cukier (*sugar*) . .	6 399·7	11 289·5	20 709·3
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe (*spirits*)	37·1	33·9	96·8
291	— Mączka zwierzęca (*animal flour*)	—	—	—
295–491	— Przetwory chemiczne (*chemicals*) . .	0·1	0·8	2·3
300|4	— Siarczan amonu (*sulphobeof ammona*) ·	—	—	—
299/18	— Soda (*soda*) . . .	—	—	—
296/1–3 0/2	— Amoniak . . . . . (*ammonia*)	—	—	—
405—425	— Farby (*paints*) .	—	0·1	0·8
411/2	— Biel cynkowa . . (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	15·2	16·8	33·3
466–470	— Klej i żelatyna . (*glue and gelatine*)	—	0·1	0·2
492—513	— Skóry (*skins*) . .	0·8	0·8	2·8
534—559	— Wyroby skórzane . (*leather goods*)	—	—	0·3

Poz. tar. cel.		Maj *Mai*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-Mai*
573—622	— Tkaniny . . . . . (*textile fabrics*)	1·4	1·1	2·5
589/1, 2 592	— Wełna (*wool*) . .	—	0·6	0·6
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— Sznury (*ropes*) .	—	0·1	0·4
720, 724	— Kauczuk (*rubber*)	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe . (*rubber goods*)	—	—	—
749, 750, 751	— Deski i łaty . . (*boards & laths*)	—	15·—	15·—
757–778	— Wyroby z drzewa (*wood goods*)	2·3	1·1	8·6
776	— Meble . . . . . . (*bentwood furniture*)	3·1	1·7	6·5
779—787	— Korek, wyr. z korka (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier (*paper*) .	26·2	5·1	45·4
836–847	— Książki i broszury (*books*)	0·3	—	0·4
862–887	— Wyroby ceram. . (*ceramic products*)	3·7	20·6	31·5
896—927	— Szkło i wyroby . (*glass and glass ware*)	0·2	6·9	8·2
925–981	— Metale różne . . (*various metals*)	—	—	—
930–965	— Wyr. stal. i metal. (*iron & steel goods*)	72·3	48·7	207·6
968	— Cynk (*zinc*) . . .	—	—	—
	Różne (*various*) .	13·—	2·2	25·2
	Wywóz (*exports*)	**5 355·2**	**5 912·7**	**16 617·—**
7	— Kukurydza . . . (*maize*)	3·9	1·—	4·9
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . (*fruit stones*)	1·6	3·6	6·4
24–26	— Nasiona oleiste . (*oil seeds*)	128·1	327·8	1 341·9
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . (*seeds various*)	20·5	—	20·5
24/1–3	— Mąka (*flour*) . .	—	1·1	16·1
28	— Kasza (*grits*) . .	1·7	1·5	7·5
30	— Ryż wyłuszczony . (*husked rice*)	1 570·7	279·9	3 700·9
31	— Krochmal (*starch*)	11·8	0·1	12·2
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . (*fresh fruit*)	101·7	144·4	261·5
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . (*dried fruit*)	172·2	108·5	446·8
62–72	— Orzechy i migdały (*nuts and almonds*)	12·—	10·3	39·6
67—68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	0·8	2·1	6·8
76	— Kawa (*coffee*) . .	26·4	34·1	161·8
78	— Herbata (*tea*) . .	10·3	6·3	37·5
80	— Kakao (*cocoa*) .	148·5	200·3	531·1
81—82	— Korzenie (*spices*)	32·3	21·6	75·6
89	— Rośliny lecznicze . (*medicinal plants*)	6·8	9·9	23·3
95, 97	— Żywica (*resin*) .	162·6	175·7	574·1
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . (*sea, grass, reed*)	47·8	51·4	99·4
117	— Śledzie (*herrings*)	22·4	33·8	93·5
127—200	— Oleje (*oils*) . . .	16·7	58·4	87·8
128/1—4	— Sery (*cheese*) . .	—	2·1	2·1
129/1—5	— Kazeina (*caseine*)	—	18·6	18·6
137/2a. b	— Jelita (*casings*) .	10·5	16·4	33·6
143/1—3	— Muszle (*shells*) .	2·1	—	7·8
148	— Kamienie (*stones*)	23·4	12·1	36·3
150	— Glinki ceramiczne (*ceramic clay*)	—	462·3	462·3
154	— Cement (*cement*) .	—	—	0·1
156/1—2	— Talk (*talc*) . . .	—	—	14·—
161	— Minerały zawier. bor (*minerals bor*)	233·7	—	233·7

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	2·9	45·4	48·6
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	0·5	—	0·5
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	16·3	5·1	21·4
200—8, a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	5·8	6·7	13·3
203—204 — Wosk *(wax)* . .	8·6	11·3	26·4
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	328·9	236·4	756·1
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	0·8	3·—	3·8
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	183·8	186·5	858·—
216 — Tran *(whale oil)* .	74·9	65·5	246·3
219 — Stearyna *(stearine)*	10·6	25·7	42·4
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	12·8	6·6	25·1
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	0·1	0·6
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	23·—	—	24·—
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	41·6	139·4	271·9
408 — Sadze *(soot)* . .	53·3	5·5	58·8
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — Farby *(paints)* .	10·4	18·—	40·2
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	78·9	107·9	236·5
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	3·—	5·—	12·2
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	5·1	5·6	11·7
487 — Celuloid *(celluloid)*	1·2	—	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	324·—	517·1	1 018·2
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	364·6	1 225·5	1 590·1
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	11·2	7·1	19·2
622 — Tkaniny *(textiles)*	0·3	0·6	7·7

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
624 — Juta *(jute)* . . .	—	0·2	0,2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	13·6	10·3	28·9
646—648 — Sznury *(ropes)* .	4·7	14·2	27·8
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	31·—	71·3	124·1
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	9·3	8·8	29·1
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	56·6	64·1	120·7
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·7	2·2	8·3
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	5·—	1·8	7·3
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	43·5	23 6	67·1
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	20·3	12·3	47·1
826 — Papier *(paper)* .	303·7	111·9	424·8
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	0·2	0·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	12·1	10·2	28·2
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·7	0·5	2·9
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	24·4	105·6	183·8
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	3·2	—	7·6
930 - 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	119·8	137·1	405·4
955 -- Rury żelazne . . (iron pipes)	4·1	—	4·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	20·1	22·2	60·1
977 — Miedź *(copper)* .	309·8	325·7	904·1
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	4·6	309·8	315·5
Różne *(various)* .	34·—	73·4	127·8
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**12 101·7**	**17 494·1**	**38 434·2**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Maj *(May)* . . . . , . 1938 — 730.403·8
Kwiecień *(April)* . . . . 1938 — 779.146·—
Maj *(May)* . . . . 1937 — 731 828.1
Od początku roku *(January-May)* . . . 1938 — 3.729.309·3
" " " " " . . . 1937 — 3.582.734·1

RUCH STATKÓW W MAJU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	60	34	69.438	56	47	72.663	142.101	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	2	1	852	3	1	1.212	2.064	17
Anglia *(Great Britain)*	18	5	42.734	18	14	42.670	85.404	6
Dania *(Denmark)*	97	52	58.652	100	54	57.563	116.215	3
Estonia *(Estonia)*	31	3	20.477	29	18	18.917	39.394	11
Finlandia *(Finland)*	41	5	45.977	41	12	45.486	91.463	5
Grecja *(Greece)*	5	—	10.597	5	2	11.420	22.017	12
Holandia *(Holland)*	18	12	9.957	18	12	9.957	19.914	13
Islandia *(Iecland)*	1	1	243	1	1	243	486	19
Litwa *(Lithuania)*	1	—	613	1	1	613	1.226	18
Łotwa *(Latvia)*	19	2	23.836	18	5	24.032	47.918	10
Niemcy *(Germany)*	55	24	30.966	51	29	28.981	59.947	8
Norwegia *(Norway)*	42	22	35.158	36	23	35.243	70.401	7
Panama *(Panama)*	2	—	1 369	2	2	1.369	2.738	16
Rumunia *(Rumania)*	2	—	4.529	1	1	2.308	6.837	14
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	9	6	28.201	9	5	28.201	56.402	9
Szwecja *(Sweden)*	117	41	77.581	122	85	78.862	156.443	1
Włochy *(Italy)*	18	1	50.879	21	19	61.720	112.599	4
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	2	2	2.155	2	—	2.155	4.310	15
Razem *(total)*	**540**	**211**	**514.214**	**534**	**331**	**523.665**	**1.037.879**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	497	184	511.253	514	354	519.654	1.030.907	—
Ten sam mies. 1937 *(April 1937)*	*476*	*227*	*437.649*	*474*	*313*	*454.696*	*892.345*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	2.466	1.021	2.406.843	2.466	1.626	2.420.056	4.826.899	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	2.149	1.003	2.104.865	2.151	1.549	1.919.996	4.230.075	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. maju 1938 r. : 952,2 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 57;
c) średni postój statków w porcie 50,8 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU MAJU 1938 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łososie	580	100	440	—	60	—	—	1.180
Mielnica	—	10	—	—	40	—	—	50
Troć	—	—	—	—	190	—	—	190
Stornia	1.200	11.100	3.300	5.270	2.270	9.230	—	32.370
Zimnica	—	1.280	—	—	—	5.500	—	6.780
Skarp	—	2.550	—	30	680	—	—	3.260
Śledzie morskie	1.360	360	—	—	150	—	—	1.870
Węgorze	—	460	20	—	1.760	—	—	2.240
Wątłusze	4.800	240	3.980	2.480	300	256.030	—	267.830
Węgorzyce	—	1.030	—	—	110	—	—	1.140
Sieja	—	—	—	—	40	—	—	40
Szczupaki	—	—	1.900	—	2.270	—	—	4.170
Okonie	550	—	830	—	670	—	—	2.050
Płotki	1.500	5.570	43.700	—	4.730	—	—	55.500
Certy	180	200	—	—	940	—	—	1.320
Belona	—		400	—	—	—	—	400
Razem w kg.	10.170	22.900	54.570	7.780	14.210	270.760	—	380.390
Wartość w zł.	6.646	10.855	30.127	2.495	12.399	43.085	—	105.607
Miesiąc ub. w kg.	33.260	14.050	34.090	8.520	11.750	118.130	53.190	272.990
Razem od pocz. r. w kg.	**119 140**	**68.330**	**155.670**	**22.720**	**42.130**	**546.830**	—	**1 333.910**

RUCH PASAŻERÓW W M-CU MAJU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Maj (*Mai*)				Kwiecień (*April*)	Maj (*Mai*)				Kwiecień (*April*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)
Anglia	—	**59**	**5**	**64**	**75**	—	**83**	**509**	**592**	**500**
Hull	—	17	—	17	10	—	10	—	10	15
Londyn	—	42	5	47	65	—	73	509	582	485
Argentyna	**3**	—	**133**	**136**	**165**	**11**	—	**717**	**728**	**709**
Buenos Aires	3	—	133	136	165	11	—	717	728	709
Belgia	**27**	**9**	**2**	**38**	**16**	—	—		—	**16**
Antwerpia	27	9	2	38	16	—	—	-	—	16
Brazylia	**1**	—	**29**	**30**	**43**	**5**	—	**47**	**52**	**26**
Rio de Janeiro	1	—	7	8	10	2	—	38	40	19
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santos	—	—	22	22	32	3	—	9	12	7
Victoria	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Dania	**8**	**36**	**15**	**59**	**42**	—	**43**	**85**	**128**	**28**
Kopenhaga	8	36	15	59	42	—	43	85	128	28
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**2**
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	**6**	**2**	—	**8**	**29**	**1**	—	—	**1**	—
Helsinki	6	.	—	6	29	1	—	—	1	—
Inne porty	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Francja	**2**	**15**	**145**	**162**	**390**	**3**	8	**168**	**179**	**212**
Boulogne sur Mer	2	—	2	4	—	3	—	—	3	—
Le Havre	—	15	143	158	**390**	—	8	168	176	212
Holandia	**6**	**1**	—	**7**	**3**	—	—	—	—	—
Amsterdam	3	1	—	4	2	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	**13**	**13**	**28**	—	**2**	**160**	**162**	**68**
Halifax	—	—	13	13	28	—	2	160	162	68
Litwa	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	**11**	**1**	—	—	**1**	**8**
Hamburg	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	3	1	—	—	1	8
Inne porty	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Norwegia	**5**	—	—	**5**	—	**1**	—	—	**1**	**4**
Oslo	4	—	—	4	—	1	—	—	1	—
Inne porty	1	—	—	—	1	—	—	—	—	4
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**2**
Port Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Senegal fr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St Zjedn. Am. Półn.	—	**232**	**624**	**856**	**142**	—	**119**	**622**	**741**	**458**
New York	—	232	624	856	142	—	119	622	741	458
Szwecja	**1**	**4**	—	**5**	**26**	**1**	**4**	—	**5**	**9**
Göteborg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Kalmar	—	2	—	2	16	—	—	—	—	—
Malmö	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	1	—	1	9	—	3	—	3	8
Inne porty	—	—	—	—	—	1	1	—	2	1
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	**9**	—	**9**	—
Bliski Wschód	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem . . .	**59**	**359**	**966**	**1 384**	**970**	**23**	**268**	**2 308**	**2 599**	**2 043**

Errata: W nr. 5 W. P. G. za maj należy skreślić w ruchu pasażerów — Bliski Wschód — wyjechało I kl. 2 oraz razem 2 a wpisać w rubryce — Palestyna — I kl. 2 oraz razem 2.

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36